

المملكة العربية السعودية
وزارة التعليم
جامعة أم القرى
كلية التربية/ قسم علم النفس

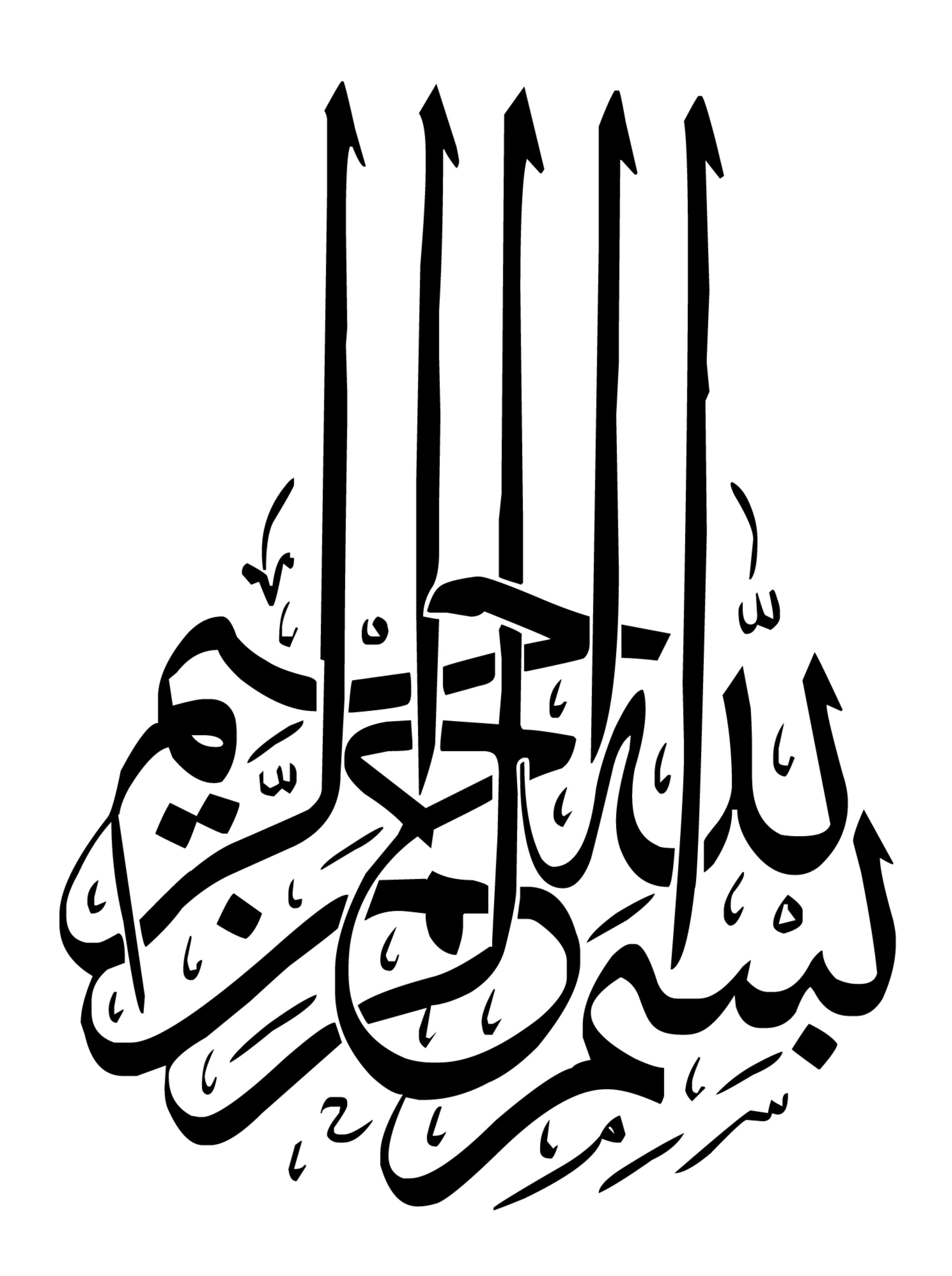
التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات

إعداد الطالب
علاء بن أحمد بن حسن سليم

إشراف الدكتور
محمد بن خليفة بن ناصر الشريدة

رسالة مقدمة إلى قسم علم النفس كمتطلب تكميلي للحصول على درجة الماجستير في علم النفس تخصص (تعلم)

1436هـ - 2015م


بسم الله الرحمن الرحيم

ملخص الدراسة

"التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات"

هدفت الدراسة الحالية إلى بناء نموذج نظري للعلاقة بين متغيرات: سمات الشخصية متمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، والتفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات. ثم التحقق من صحة النموذج المقترح، في تأثير تلك المتغيرات على بعضها البعض، من خلال مسار العلاقة بينهم .كذلك التعرف على طبيعة العلاقة الارتباطية بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية متمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية). أيضاً معرفة مستوى كلاً من: معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها، مستوى سمات الشخصية متمثلة في: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومستوى التفكير الإيجابي. تكوّنت عينة الدراسة من (100) سائقاً، تراوحت أعمارهم بين (20_60) عاماً، من سائقي السيارات بمدينة مكة المكرمة فقط. واستخدم الباحث ثلاثة أدوات هي: مقياس السلوك المزعج في القيادة، لقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها، لفهيم (1984). مقياس البروفيل الشخصي، لقياس سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية) لجوردن، اقتباس وترجمة جابر وأبو حطب (1973). ومقياس التفكير الإيجابي، لقياس التفكير الإيجابي، لإنجرام وويسنكي، اقتباس وترجمة الوقاد (2012). أيضاً استخدم الباحث الأساليب الإحصائية المناسبة واللازمة، والتي تخدم الدراسة، وهي: تحليل المسار، معامل ارتباط بيرسون، المتوسطات الموزونة، معاملات الثبات، معادلة كرومباخ الفا، والانحرافات المعيارية. وقد أسفرت الدراسة عن مجموعة من النتائج من أبرزها:

1. توصلت الدراسة وجود مسارات دالة إحصائياً لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات؛ حيث كان مسار سمة الاتزان الانفعالي، ومسار سمة السيطرة، دالان بالنسبة للتأثير على التفكير الإيجابي. بينما كان مسار سمة الاجتماعية، ومسار سمة المسئولية، غير دالان بالنسبة للتأثير على التفكير الإيجابي. كما أن مسار التفكير الإيجابي كان مؤثراً وفعّالاً على معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها.
2. توصلت الدراسة إلى أن دخول التفكير الإيجابي كوسيط في العلاقة بين سمات الشخصية: (السيطرة، الاتزان الانفعالي، المسئولية، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، قد يساعد على التخفيف من حدة العلاقة السببية بينهما، حيث أظهرت الدراسة، ارتباط التفكير الإيجابي بمستوى سمات الشخصية المرتفع، والتي كلما ارتفع مستواها انخفض معدل أخطاء قيادة السيارات.
3. توصلت النتائج إلى مستوى مرتفع للتفكير الإيجابي، ومرتفع لسمتي: (السيطرة، والاجتماعية)، ومستوى متوسط لأخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها.
4. توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطيه دالة (سالبة)، بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها؛ بحيث كلما ارتفع مستوى السمات أدى إلى خفض مستوى معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها.

وقد أوصت الدراسة بمجموعة من التوصيات والمقترحات من أبرزها: الترويج للتفكير الإيجابي من خلال الإدارة العامة للمرور في حملاتها الدعائية، وذلك من أجل التخفيف من أخطار أخطاء قيادة السيارات. ودعوة الإدارة العامة للمرور باستبدال العقوبة الجزائية (التوقيف اليومي)، لخطئي: تجاوز الإشارة الحمراء، والسرعة العالية، بدورات تعليمية لتعلم مهارات التفكير الإيجابي. وتصميم برامج تعليمية لتعلم التفكير الإيجابي في مدارس تعليم قيادة السيارات، وتكون موجهة للسائقين الجدد الراغبين في الحصول على رخص لقيادة السيارات.

ABSTRACT

"Positive Thinking variable as a mediator in the Relationship Between Personality Traits and the rate of Errors in Driving"

This study aimed to achieve the: Constructing a theoretical model of the relationship among three variables: personality traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, Sociability), positive thinking, and the rate of driving errors. Checking the validity of these variables on each other through the path of the relationship. Also Knowing the nature of the correlation between positive thinking, and personality traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, Sociability). Knowing the level of the average of the driving errors, personality traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, Sociability), and positive thinking. Consisted of (100) driver their age ranged from: (20 to 60) years old in the city of Holy makkah only. The researcher used three tools: Scale spam in driving behavior, to measure driving error rate, by Fahim (1984). Personal Profile, to measure of personal traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, and Sociability), by Gordon and was quoted and translated; Jabir and Abu Hatab (1973). Positive Thinking measure, to measure a positive thinking, by Ingram and Winisca and was quoted and translated; Al wagad (2012). Also the researcher used the suitable and necessary statistical methods that serve the study, it's Path Analysis, Pearson correlation coefficient, weighted averages, reliability coefficients, equation Cronbach alpha, and standard deviations. The study resulted in the:

1. The study found the presence of Paths statistically significant for relationship path of positive thinking as a mediator between personality traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, Sociability), and the rate of driving errors. Whereas the Emotional Stability trait path, and the Ascendancy trait path, was significantly effective on positive thinking. While, Sociability trait path, and Responsibility trait path were (non-significantly) effective on positive thinking. However, positive thinking path was active and effective on the rate of errors, and the degree of discomfort resulting from them.
2. The study found that having positive thinking as a mediator in the Relationship between personality traits: (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, Sociability), and the rate of driving errors reduces the severity of effect in the relationship between them, Whereas, the study proved a positive thinking correlation with the high level of personal traits; that as its level is higher the level of driving errors rate dropped.
3. The results of the study indicate a high level of positive thinking, and traits (Ascendancy, Sociability), and an average level of driving errors of the study sample.
4. The study found the presence of correlation (negative Significance) between personality traits (Ascendancy, Responsibility, Emotional Stability, and Sociability), the rate of driving errors and the degree of discomfort resulting from them. Whereas, when the level of personal traits is higher that led to low level of error rate and the degree of discomfort resulting from them**.**

The study Recommended a set of recommendations and proposals, notably: The department of traffic regulations could promote the positive thinking approach in their advertising campaigns to minimize the danger of driving error. Inviting the decision makers in the department of motor vehicles to substitute the penal punishment (daily detention) of those who are speed limit and red light violator with an educational program to promote positive thinking skills. Designing and implementing a positive thinking program in the schools of driving showing its effect in driving, directed to new drivers wishing to obtain their driver licenses.

إهـــــداء

إلـى أبي أطـال الله في عمـره، ومتعه بالصـحة والعافيـة، وجـزاه علـى فعلـه معي خـير الجـزاء، ورزقنـي بـره ورضاه.

إلـى أمـي الحبيبـة الغاليـة، نهـر الحنـان والعطـاء، والحـب المتـدفق والـدعاء، الـتي غمـرتني بفـيض الرعايـة والاهتمام، وغرست في قلبي حب العلم والعلماء، داعيةً لي في كل وقت بالتوفيق والصلاح.

إلـى شـريكة الأفـراح والأتـراح، الحافظـة للعهـد والـود، المتفانيـة فـي البـذل والعطـاء، الدافعـة للإنجـاز والتفوق، إلى صفوة الروح زوجتي وصديقتي، وأم أبنائي.

إلى قطرات الندى، ورحيق الصباح، أبنائي الغاليين: (محمد، هدى، جود، وغنى).

إلـى إخـوتي وأخـواتي الأعـزاء، جـزاكم الله عـني خـير الجـزاء، لمـؤازرتي وتشـجيعي، والـدعاء لي بـالتوفيق والسداد.

إلى كل زملائي طلاب العلم، والباحثين عن المعرفة.

شكر وتقدير

قال الله تعالى: "**رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحاً ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين**" (النمل،19).

أولاً، الشكر لله سبحانه وتعالى على نعمه التي لا تعد ولا تحصى، وعلى توفيقه لعبده الفقير إليه، لما يسره له من طلب العلم، وأعانه على إتمام هذا العمل، أسأله سبحانه وتعالى أن يجعله خالصاً لوجهه الكريم، وأن ينفعني به والمسلمين.

ثم الشكر الجزيل والتقدير الذي يملئه العرفان بالجميل، لسعادة المربي الفاضل المشرف على رسالتي، سعادة الدكتور/ محمد بن خليفة ناصر الشريدة، الذي منحني كريم رعايته، ووافر توجيهه ووقته واهتمامه، والذي كان خير معين لي بعد الله عز وجل، في إنجاز هذا العمل وإخراجه بالشكل المطلوب، دون تضجر أو ملل، وكان لي خير ناصحاً وموجهاً ومرشداً. كما أشكره على حسن متابعته وتعاونه، وطيب أخلاقه، فجزاه الله عني خير الجزاء، وأطال في عمره ومتعه بالصحة والعافية، ونفع به العباد والبلاد.

والشكر أيضاً موصول لصاحبي السعادة عضوي لجنة تحكيم خطة البحث، سعادة الدكتور/ طارق السلمي، رئيس قسم علم النفس، وسعادة الدكتور/ عابد النفيعي، عضو هيئة التدريس بقسم علم النفس، أسأل الله لهما الصحة والعافية.

كما أشكر صاحبي السعادة عضوي لجنة المناقشة، اللذان تفضلا مشكوران بقبول مناقشة هذه الرسالة، وهما سعادة الدكتور/ طارق بن عبد العالي السلمي رئيس قسم علم النفس، وسعادة الدكتور/ معتز بن محمد عبيد أحمد، عضو هيئة التدريس بقسم علم النفس، سائلاً المولى عز وجل لهما التوفيق في الدارين.

وأخيراً وليس آخراً، أتقدم بعظيم شكري وامتناني لجميع أعضاء قسم علم النفس بكلية التربية بجامعة أم القرى، من أساتذة وإداريين، وعلى رأسهم سعادة الدكتور طارق بن عبد العالي السلمي رئيس القسم وجميع من علمني وكان لي أستاذاً، فأنا لهم مدين بالشكر.

قائمة المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

قائمة الملاحق

الفصل الأول

(مدخل إلى الدراسة)

- مقدمة
- مشكلة الدراسة وتساؤلاتها
- أهداف الدراسة
- أهمية الدراسة
- مصطلحات الدراسة وتعريفاتها الإجرائية
- حدود الدراسة

مقدمة:

في تقرير أعده كيم (2014) ذكر فيه، يبدو في عصرنا الحالي أن الحوادث المرورية أصبحت تشكل ظاهرة لا تخلوا منها أي دولة من دول العالم، حيث وصف رئيس مجموعة البنك الدولي في مقدمة تقريره: "النقل من أجل الصحة"، خطورة الوضع بقوله: "يُطِلق هذا جرسَ إنذاراً قوياً"، حيث أكدت النتائج المثيرة للقلق، الحاجة الملحة إلى نشر التحسينات في سلامة الطرقات لمختلف مناطق العالم، وأشار كيم أن خسائر الناتج المحلي في البلدان النامية من جرّاء حوادث الطرقات تُقدّر بـ 1 إلى 5 % من الإجمالي العام، كما أظهر تحديداً كمياً لحجم الآثار المجمّعة لحوادث الطرقات، فذكر أن المعدل السنوي للوفيات المرتبطة بوسائل النقل ارتفع إلى أكثر من 1,500,000حالة وفاة على مستوى العالم، وعدد الأرواح التي تزهق بسبب حوادث الطرقات الناجمة عن السيارات يفوق إجمالي الوفيات الناجمة عن أمراض الإيدز، أو السل، أوالسكري.

وأيضاً أشار المطير (2000) أنه يلاحظ مع النقلة الحضارية والاقتصادية التي تشهدها المملكة العربية السعودية، الأمر الذي ترتب عليه زيادة في أعداد السيارات، ومن ثم تزايد أعداد سائقي تلك السيارات، مما شكّل عبئاً ثقيلاً على الخدمات المرورية التي يتم تقديمها على الطرقات داخل المدن وخارجها، ومما يجدر الإشارة له، أن مع ارتفاع أعداد سائقي السيارات، ارتفع معدل الأخطاء الصادرة منهم، ومن ثم نتج عنها ارتفاع في معدل الحوادث المرورية اليومية والسنوية، والتي تُخلّف ورائها يومياً وفيات، وإصابات، وإعاقات لها آثار: اجتماعية، اقتصادية، وصحية، قد تصل إلى درجة العجز الكلي، أو الجزئي، في بعض الحالات.

وحيث أن النهضة الحضارية والاقتصادية تقوم على سواعد أفراد المجتمع من صغار وكبار، فالواجب أن لا ندخر جهداً في توعيتهم بخطورة الحوادث المرورية التي ترتكب من وراء الأخطاء التي تقع أثناء قيادة السيارات، كما ينبغي أن نقدم لهم بعض الحقائق والكوارث الناتجة عن تلك الحوادث المرورية، التي قد تساعدهم في إعادة طريقة تفكيرهم أثناء قيادتهم للسيارات. ومن تلك الحقائق: أن منظمة الصحة العالمية وصفت الحوادث المرورية بأنها "وباء المجتمعات المتمدنة"، كذلك ارتفاع نسبة الحوادث المرورية بشكل رهيب في السنوات الماضية، أيضاً أكثر من خُمس الحالات التي قام الهلال الأحمر بإسعافها كانت نتيجة الحوادث المرورية. بالإضافة إلى ثبوت معدل (6) إصابات لكل (8) حوادث بالمملكة العربية السعودية، بينما في النسبة العالمية إصابة (1) لكل (8) حوادث مرورية، ونسبة فاقد الناتج الوطني في المملكة تعادل 4,7%، بينما في كلاً من: أستراليا، أمريكا، وإنجلترا، تعادل 1,7% (وزارة الداخلية، الحوادث المرورية،2013).

وأشار بركة (2014) في إحدى إحصائيات المرور في المملكة العربية السعودية، أن أحد مسئولي الأمن فيها ذكر، أن معدل الوفيات في حوادث الطرق في المملكة بلغ (17) شخصاً يومياً، أي شخص كل (40) دقيقة، وهذا يعد رقماً مرتفعاً نسبياً، مما جعل المملكة العربية السعودية تحتل بذلك المرتبة الأولى عالمياً في الحوداث المرورية لعام 2013م. كما بلغ عدد المصابين أكثر من (68) ألف سنوياً، وزادت الخسائر المادية عن (13) مليار في السنة، وهذا ينذر بخسائر: اقتصادية، بشرية، ونفسية، كبيرة جداً على المملكة العربية السعودية.

وقد بينت وزارة الداخلية في إحصائية للإدارة العامة للمرور (2013) أن أكثر الحوادث المرورية تعود إلى أخطاء في قيادة السيارات، والتي تعد المحور الرئيس الذي تدور حوله حوادث السير، إذ يشكل عامل أخطاء سائقي السيارات ما نسبته 80% من نسبة العوامل التي تؤدي إلى الحوادث المرورية، و20% تعود إلى عوامل آخرى. ومن أهم تلك الأخطاء: السرعة الزائدة، عكس إتجاه السير، تجاوز الإشارة الضوئية وهي حمراء......إلخ أخطاء قيادة السيارات.

وإذا نظرنا إلى تلك الأخطاء من منظور نفسي وارتباطها السببي بسمات الشخصية لسائق السيارة، ومن خلال الدراسات السابقة التي أجريت على الشخصية، وسماتها، وخصائصها، يظهر أن الشخصية تعد شديدة التعقيد، ويدخل في تشكيلها عاملين أساسيين، الأول: الوراثة وهي الصفات التي تنتقل عن طريق الوالدين من خلال الجينات. والثاني: البيئة وهي التي نشأ فيها الفرد، ويبدو من الصعب فصل الوراثة عن البيئة، وذلك بسبب التفاعل المستمر بينهما (صالح،2011).

وقد ذكرت اليوسفي (2002) أن علم النفس اهتم بالشخصية من ناحية: تركيبها، أبعادها الأساسية، مراحل نموها وتطورها، ومحدداتها الوراثية والبيئية. وأضافت أنه على ما يبدو أن كل فرد يعرف ما هي الشخصية، لكنه لا يستطيع أن يصفها، فكل صفة تعد تمييزاً للفرد عن الآخر. ومن تلك الصفات: الذكاء، القدرات الخاصة، الثقافة، العادات، نوع التفكير، الآراء والمعتقدات، فكرة الفرد عن نفسه، مستوى طموح الفرد، مزاجه، ومدى ثباته الانفعالي.

هذا وتحتل الشخصية مكانة بارزة في مجال العلوم النفسية، والاجتماعية الحديثة، وذلك لعلاقتها المباشرة بالبيئة والتفاعل المجتمعي الذي يشكل أساساً للشخصية، بالإضافة إلى اهتمام السيكولوجيون بالشخصية، لتكوينها الثابت نسبياً من السمات، والتي تعكس الذاتية المستقلة للفرد (سعيد،2012).

وحيث أن العلاقة بين سمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات علاقة ارتباطية سببية، فكان من اللازم البحث عن متغير وسيط، يساعد على تخفيف حدة العلاقة الرابطة بينهما، وإستناداً على طريقة

تفكير سائق السيارة، استخدم الباحث التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات. وذلك لأن التفكير الإيجابي يعد أحد الموضوعات التي يهتم بها علم النفس، كما يعد التفكير الإيجابي من أهم أنواع التفكير، وعاملاً من العوامل الأساسية في حياة الفرد، وأيضاً يساعد على توجه الحياة وتقدمها، كذلك يساعد على حل الكثير من المشكلات التي تواجه الفرد، وتجنبه الكثير من المخاطر، وبه يستطيع الفرد السيطرة والتحكم في أمور كثيرة وتسييرها لصالحه (بركات،2006).

هذا وقد ذكر قاسم (2009) في دراسته التي أجراها أن تيلور في كتاب لها بعنوان: (التصورات الإيجابية)، ذكرت أن ما يميز الإنسان عن باقي الكائنات، نزعته القوية للتفكير الإيجابي، خصوصاً الأصحاء، فملكات العقل تعد وسائل للتفكير الإيجابي.

أيضاً ذهبت العريفي (1996) بالقول، أن سلوك النفس البشرية هو نتيجة ما نفكر به، أو نواجهه في هذه الحياة من تجارب وخبرات مؤلمة وسعيدة، والتي اختزنت في اللاشعور (العقل اللاواعي)، حيث أن العقل اللاواعي إذا فكر بفكرة ذات طابع إيجابي، كان لابد أن يتبع ذلك التفكير الإيجابي بسلوك إيجابي، والعكس صحيح. إذا فكر بفكرة ذات طابع سلبي قام الشعور (العقل الواعي) باتباع ذلك التفكير السلبي بسلوك سلبي، من دون التأكد من صحة ومصداقية هذا التفكير.

ومن خلال ما سبق؛ وحيث أن طريقة تفكير سائق السيارة تعد أحد أبرز العوامل الهامة والمسببة للوقوع في أخطاء قيادة السيارات؛ لذا اقترح الباحث من خلال هذه الدراسة نموذج نظري جديد للتعامل مع هذه الظاهرة الناتجة عن أخطاء في قيادة السيارات، ألا وهو نموذج لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات. ومن خلال تتبع مسار تلك العلاقة، تتضح قوة التفكير الإيجابي في تغيير طريقة تعامل سائق السيارة مع ما يتعرض له من مضايقات وضغوطات على الطرقات، بالإضافة إلى الاحباطات وتقلبات الطقس اليومية. كما أن له القدرة على تحسين ورفع مستوى سمات الشخصية التي ترتبط سببياً بأخطاء قيادة السيارات.

فكلما كان مستوى سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لسائق السيارة مرتفع، أدى ذلك إلى انخفاض معدل أخطاء قيادة السيارات التي يقع فيها السائق على الطريق، والعكس صحيح. ويمكن الإبقاء على مستوى مرتفع لتلك السمات، من خلال التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات.

مشكلة الدراسة وتساؤلاتها:

ذكر بلبكاوي وبوطي (2013) أن العوامل النفسية المؤدية إلى الحوادث المرورية، تعد من الأمور التي استحوذت على إهتمام المؤسسات الحكومية والخاصة، والتي جعلتها تدفع الأموال لإجراء الأبحاث والدراسات. وذلك لتحليل وفهم الأسباب التي تؤدي إلى الأخطاء الموجودة لدى الأفراد أثناء قيادتهم لسياراتهم، وما يترتب عليها من خسائر بشرية ومادية تقف عائقاً أمام النمو الاقتصادي، والاجتماعي للدول، وعائقاً أمام قدرتها على توفير الأمن لأفراد مجتمعاتها. وقد خلصت تلك الدراسات إلى ارتفاع نسبة (سمة العدوانية) بأشكالها المختلفة لدى الذكور أكثر منها لدى الإناث، عندما يكونوا في ظروف متشابه، كما توصلت الدراسات إلى وجود سمات آخرى مثل: الإندفاعية، البحث عن الإثارة، الميل للمخاطرة، الثقة بالنفس، الانبساط، العصابية، وكذلك سمات سوء التوافق النفسي والاجتماعي، والسمات السلبية الآخرى للشخصية. كذلك ارتفاع سمة (تشتت الإنتباه) لدى سائقين السيارات أثناء قيادتهم لسيارتهم، مما يؤدي بهم إلى إرتكاب الأخطاء التي بدورها تؤدي إلى الحوادث المرورية.

وأشار كامل (1993) في الدراسة التي أجراها قديماً، أن حوادث السير بعضها يكون بسبب الحالة المزاجية للسائق، والتي تلعب دوراً كبيراً وهاماً في الأداء البصري الحركي له أثناء قيادة السيارة، كما ذكر أن الأداء الأمثل لعامل الأداء البصري الحركي كان للأفراد اللذين يتسمون: بالحذر، الدقة، البطء، التناسق، التآلف، الحنكة، وتركيز الإنتباه. وهي سمات رآى (روتر) أنها تدل على ارتفاع درجة الضبط والتحكم لدى الأفراد في تحكمهم الداخلي مقابل تحكمهم الخارجي. وأضاف أن ارتفاع الدرجة في التحكم الخارجي كعدم الدقة، ونقص الحذر، يجعل الأفراد أكثر عرضة للوقوع في الحوادث والمخاطر.

هذا وقد ذكرت أيضاً الإبراهيم (2012) أن تقرير منظمة الصحة العالمية لعام 2011م، والتقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، كذلك التقارير الصادرة عن الاتحاد الدولي للهلال والصليب الأحمرين، تشير جميعها إلى كبر حجم مشكلة الحوادث المرورية، وما تخلفه من وفيات، وإعاقات دائمة، بالإضافة إلى الإصابات الخطيرة على الأفراد جراء تلك الحوادث. فأظهر التقرير الصادر عن منظمة الصحة العالمية لعام 2011م، أن هناك (1,300,000) شخص يلقون حتفهم سنوياً نتيجة الحوادث المرورية، ومن المتوقع أن تنهي حوادث المرور حياة نحو (1,900,000) شخص سنوياً بحلول عام 2020م.

وأضاف الرهوان (1993) أن مشكلة المرور تعد مشكلة عامة تدخل في حياة جميع أفراد المجتمع وشرائحه، وتخص جميع مستخدمي الطريق من: مُشاة، سائقي سيارات، وراكبين في السيارات، وحيث أن استخدام الطريق يتكرر بشكل يومي، الأمر الذي جعل الاهتمام بمشكلة المرور وحوادثها، والأسباب

المؤدية لها من أخطاء بشرية في قيادة السيارات، محل اهتمام الكثير من الدراسات والأبحاث، وذلك للوصول إلى حلول تساعد في إنهاء المعاناة من هذه المشكلة.

وتأسيساً على ما سبق، فإن مشكلة ارتفاع معدل الحوادث المرورية الناتجة عن الأخطاء التي يقع فيها السائق أثناء قيادة السيارات، والمرتبطة بسماته الشخصية، أصبحت تؤرق الحكومات والمجتمعات كافة، لما فيها من استنزاف للأموال العامة، وخسائر بشرية ونفسية وجسدية، بالإضافة إلى أنها تعيق حركة النهوض والتطور الحضاري والاقتصادي بشكل عام. كما يعد الارتباط السببي بين سمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات، أحد المشاكل التي واجهت الباحثين التربويين وغير التربويين، مما جعلهم يعملوا على إيجاد الحلول للتخفيف من حدة هذه المشكلة.

من هنا كانت الحاجة في إجراء هذه الدراسة، للمساعدة في البحث عن حل لهذه المشكلة، وذلك باستخدام نموذج مقترح لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، عطفاً على أنه _على حد علم الباحث_ لا توجد دراسة سابقة بحثت عن حل لنفس المشكلة بمتغير وسيط.

ومما سبق يبرز السؤال الرئيس للدراسة وهو:

هل توجد مسارات دالة إحصائياً للعلاقة بين التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومتغيري معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج أثناء قيادة السيارات، لدى عينة الدراسة؟.

ويتفرع منه الأسئلة التالية:

1. ما مستوى كلاً من: معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها، مستوى سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومستوى التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة ؟.
2. هل توجد علاقة ارتباطية بين التفكيرالإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية) ؟.
3. هل توجد علاقة ارتباطية بين التفكيرالإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات ؟.
4. هل توجد علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات ؟.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. بناء نموذج نظري للعلاقة بين المتغيرات الثلاثة: سمات الشخصية المتمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، والتفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات.
2. التحقق من صحة النموذج المقترح، في تأثير تلك المتغيرات على بعضها البعض، من خلال مسار العلاقة بينهم لدى عينة الدراسة.
3. التعرف على طبيعة العلاقة الارتباطية بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لدى عينة الدراسة.
4. معرفة العلاقة الارتباطية بين سمات الشخصية، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.
5. إظهار قوة التفكير الإيجابي على خفض معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها، لدى عينة الدراسة.
6. معرفة مستوى كلاً من: معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها، مستوى سمات الشخصية متمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومستوى التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة.

أهمية الدراسة:

يعد الموضوع الذي تتناوله الدراسة الحالية من الموضوعات المهمة في المجالات النفسية، وخصوصاً في مجال علم النفس (تعلم)؛ حيث يعد التفكير الإيجابي أحد طرق التفكير التي تفتح الآفاق لمستخدمها، وتساعده على إيجاد الكثير من الحلول في معالجة الكثير من المشاكل والأخطاء التي يقع فيها، ومن ضمنها مشكلة الدراسة الحالية. ويعد موضوع التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات، من المواضيع النفسية الحديثة التي لم يتطرق لها أحد من قبل _على حد علم الباحث _ وبناءً على ما سبق تتضح أهمية الدراسة في ما يلي:

أ- أهمية نظرية وتشمل ما يلي:

1. تقديم دراسة نفسية حديثة تقوم على وضع تصور لنموذج نظري للعلاقة بين المتغيرات الثلاثة.
2. تقديم دراسة نفسية حديثة تبحث في ارتباط أربع علاقات ارتباطية لها أهميتها النفسية، هي: علاقة التفكير الإيجابي بسمات الشخصية، علاقة التفكير الإيجابي بأخطاء قيادة السيارات، علاقة سمات الشخصية بأخطاء قيادة السيارات، وعلاقة التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات.

3. بيان أهمية التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات.
4. إظهار قوة التفكير الإيجابي على تغيير سلوك السائق إلى الإيجابي على الطرقات.
5. الكشف عن الخبرة المعرفية لسائق السيارة بالأخطاء التي تقع على الطرقات، وذلك من خلال التفكير الإيجابي.

ب- أهمية تطبيقية: من خلال ما ستسفر عنه نتائج الدراسة تتضح أهميتها التطبيقية فيما يلي:

1. قد يستفيد أفراد المجتمع من نتائج هذه الدراسة، في بيان أهمية التفكير الإيجابي في الحياة اليومية، لاسيما في سلوك قيادة السيارات.
2. قد تستفيد الإدارة العامة للمرور من نتائج هذه الدراسة وتوصياتها، ومقترحاتها، في وضع خططهم المستقبلية للحد من الحوادث المرورية، والتخفيف من أخطاء قيادة السيارات.
3. يمكن من خلال هذه الدراسة تقديم أدوات دراسية يستفاد منها مستقبلاً، في دراسات مماثلة على عينات مختلفة، وفي مجتمعات ومتغيرات آخرى.

مصطلحات الدراسة وتعريفاتها الإجرائية:

1) أخطاء قيادة السيارات:

عرّفها السليماني (2003) بأنها: السلوكات المسببة للحوادث، ومنها: السرعة الزائدة، تجاوز الإشارة الحمراء، التسابق في الطرقات، استخدام السيارة وبها خلل فني، القيادة ليلاً بدون إضاءة، الخروج المفاجئ في التقاطعات، الوقوف فجأة، وقيادة السيارة من قبل الصغار.

ويعرّف الباحث أخطاء قيادة السيارات إجرائياً بـِ:

الدرجة التي حصل عليها سائق السيارة على مقياس السلوك المزعج الصادر عن السائقين، لفهيم (1984).

2) سمات الشخصية:

استهدفت الدراسة أربع سمات للشخصية رئيسة، ولها بعد (نفسي)، والتي جاءت في مقياس البروفيل الشخصي، وهي كما عرّفها حسين (1994) مايلي:

أ- سمة السيطرة: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي له دور نشط في الجماعة، ويكون واثقاً من نفسه، وحازماً في علاقاته بالآخرين، ويميل إلى إتخاذ القرارات مستقلاً عن آراء الآخرين.

ب- سمة المسئولية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يمكن الاعتماد عليه، وتكون لديه القدرة على الاستمرار في أي عمل يكلف به، ومثابر ومصمم على أدائه.

ت- سمة الاتزان الانفعالي: هي سمة تبدو في سلوك الفرد المتزن انفعالياً، ويكون بعيداً عن القلق العصابي، والتوتر العصبي، ويتسم بالقدرة على تحمل الاحباط.

ث- سمة الاجتماعية: هي سمة تبدو في سلوك الفرد الذي يميل إلى مخالطة الناس والعمل معهم، ويفضل المراكز القيادية، ولا يتسم سلوكه بالخجل.

ويعرّف الباحث سمات الشخصية إجرائياً بِ:

الدرجة التي حصل عليها سائق السيارة، على مقياس البروفيل الشخصي، لقياس السمات المتمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لجوردن. اقتباس وترجمة جابر وأبو حطب (1973).

3) التفكير الإيجابي:

عرّفه سعيد (2013) بأنه: مهارة يمكن تعلمها وإتقانها، بحيث تكون الطريق إلى النجاح والسعادة.

ويعرّف الباحث التفكير الإيجابي إجرائياً بـ:

الدرجة التي حصل عليها سائق السيارة على مقياس التفكير الإيجابي، لإنجرام وويسنكي. اقتباس وترجمة الوقاد (2012م).

4) متغير وسيط:

عرّفه كول وتورنر (Cole&Turner,1993) بِـ: متغير يؤثر على متغير ثاني بطريقة غير مباشرة فقط، من خلال عملية أو خطوة توسطية مقدمة بمتغير ثالث، وينظر إلى المتغير التوسطي في نفس الوقت على أنه نتيجة المتغير الأول، وسبباً للمتغير الثاني.

حدود الدراسة:

تتحدد الدراسة الحالية بالمحددات التالية:

1. المكان: اقتصرت الدراسة على سائقي السيارات بمدينة مكة المكرمة فقط.
2. العينة: (100) سائقاً من سائقي السيارات.
3. الحدود الزمانية: أجريت هذه الدراسة في الفصل الدراسي الأول من العام 1435_1436هـ.
4. الأدوات المستخدمة:

أ- مقياس السلوك المزعج الصادر عن السائقين، لقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها، لفهيم (1984م).

ب- مقياس البروفيل الشخصي، لقياس سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لجوردن. اقتباس وترجمة جابر وأبو حطب (1973م).

ت- مقياس التفكير الإيجابي، لقياس التفكير الإيجابي، لإنجرام وويسنكي. اقتباس وترجمة الوقاد (2012م).

الفصل الثاني

(الإطار النظري والدراسات السابقة)

- أولاً/ الإطار النظري
- ثانياً/ الدراسات السابقة
- ثالثاً/ فروض الدراسة

أولاً/ الإطار النظري:

تعد الركيزة الأساسية لهذه الدراسة، هي بناء نموذج المقترح لمسار العلاقة بين متغيراتها الثلاثة، ثم التحقق من صحت ذلك؛ لذا من المفيد معرفة ماهي أخطاء قيادة السيارات التي يقع فيها السائقين، وما هي الأخطار والخسائر الناتجة عنها، وكذلك معرفة ما هي سمات الشخصية المرتبطة بها، وأهم نظرياتها. أيضاً معرفة ما هو التفكير الإيجابي، وأهم جوانبه. كما تطرق الباحث في هذا الفصل إلى الدراسات السابقة، والتعليق عليها.

❖ أخطاء في قيادة السيارات (Mistakes in Driving):

يعد سلوك الفرد أثناء قيادته للسيارة مرآة لشخصيته عند العامة من الأفراد، فالسلوك الصادر أثناء القيادة ما هو إلا دليل على وعي الفرد ورقيه وتحضره، أو العكس. فالكثير من الأفراد أثناء قيادتهم لسياراتهم تصدر منهم سلوكات لها علاقة بالقيادة، والبعض الآخر تصدر منهم سلوكات ليس لها أي علاقة بقيادة السيارات، فيترتب على ذلك الوقوع في أخطاء قيادة السيارات، مما يؤدي إلى الحوادث المرورية، والكوارث التي تليها من خسائر بشرية متمثلة في: الوفيات، الإصابات، وخسائر آخرى مادية واجتماعية. فالفرد المتحضر هو من يحافظ على سلوكه الجيد أثناء قيادته لسيارته، ويلتزم بالتعليمات المرورية، ويسعى للحفاظ على سلامته، وسلامة الآخرين من حوله من السائقين ومستخدمين الطريق (أبو عزام،2008).

وأشارت العسيلي (2011) أن قيادة السيارات تعكس شخصية الفرد ونمط حياته، كما أن قيادة السيارات تعد فناً من فنون الحياة، فليس كل من جلس خلف المقود أجاد هذا الفن، وأجاد التعامل مع السيارات.

كما ذكر عامر (2013) أن موضوع أخطاء قيادة السيارات يعد من المواضيع الهامة؛ حيث أن أخطاء قيادة السيارات تؤثر بصورة كبيرة جداً على حياة مرتكبيها، وحياة الأشخاص الآخرين على الطرقات. فيبدو أن كثيراً من الأفراد يظنوا أنهم بمجرد حصولهم على رخصة قيادة السيارات، فإن هذا يعد لهم بمثابة شهادة الخبرة التي تجعلهم يقودوا سياراتهم على الطرقات العامة كيفما أرادوا. ومما يترتب على ذلك حرص المجتمع على رفع كفاءة ووعي سائقي السيارات، لإن ذلك سيساعد على تلافي تلك الأخطاء، وذلك سيصب في مصلحة سائق السيارة أولاً، ثم مصلحة المجتمع والوطن ثانياً، ويساعد أيضاً على الرقي في التعامل مع الآخرين على الطرقات.

وبيّن علي (2000) أن أخطاء قيادة السيارات المتعمد ارتكابها تعد من إيذاء المؤمنين على الطرقات، فيجب التنبه لها والحذر منها، فالمؤمن له حرمته التي عظم الله تبارك وتعالى شأنها، وحذر بأن عاقبتها

وخيمة في قوله تعالى: "**والذين يؤذون المؤمنين والمؤمنات بغير ما اكتسبوا فقد احتملوا بهتاناً وإثماً عظيماً**" (الأحزاب،58). وتعد مخالفة أنظمة السير التي وضعتها الأجهزة المختصة في الدولة، وارتكاب الأخطاء أثناء القيادة، فيها خطراً وضرراً لا يقفان فقط عند صاحب السيارة، بل يتعدى إلى الآخرين من الأبرياء، كما يعد ذلك من أوجه العصيان لولي الأمر الذي أمرنا الله عز وجل أن نمتثل له في غير معصيته في قوله تعالى: "**يأيها الذين أمنوا أطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولي الأمر منكم**" (النساء،58). أيضاً ذكر الشيخ بن عثيمين رحمه الله في واحدة من خطبه عن خطئين يعدان من أخطر أخطاء قيادة السيارات في عصرنا الحالي، وهما: السرعة الزائدة، وقيادة صغار السن للسيارة. فذكر أن الصغير يقود السيارة بسرعة جنونية، فلا يحسن التصرف بها إذا ما وقع في خطر ما لا سمح الله، فيشترك الأهل بذلك مع صغير السن في معصية عدم مراعاة حرمة الله في خلقه.

هذا وقد ذكر منصور (2007) أن مسئولية الضرر الناتج عن الحوادث المرورية، تقع على سائق السيارة بمجرد وجود علاقة سببية بينه وبين الضرر الذي وقع منه بسبب الاحتكاك، أو الإتصال المباشر بين السيارة وبين المتضرر. فالقوانين التشريعية أكدت على أن إفلات السيارة من سائقها والذي قد يكون سبباً في أي حادث مروري، فإن مايترتب على ذلك يكون المسئول فيه هو سائق السيارة، لأنه من المفترض أن يحسن سائق السيارة التصرف بها، وقيادتها بشكل يراعي السلامة المرورية، حتى يتفادى الوقوع في الأخطاء والحوادث.

وأضاف السليماني (2003) أن الحوادث المرورية ماهي إلا دليل قاطع لفشل تفاعل السائق مع الظروف المحيطة به على الطرقات، وتعد نتاج ثلاثة عناصر هي: السائق، السيارة، والطريق. فالطريق إسهامه في الحوادث قليل، وكذلك السيارة إسهامها في الحوادث قليل. أما العنصر الأهم والرئيس في وقوع الحوادث، هو السائق وما يقع منه من أخطاء في قيادة السيارات. فذكر أن نسبة 85% من الحوادث المرورية بشكل عام سببها أخطاء في قيادة السائقين للسيارات. كما ذكر عدة تصنيفات للسائقين منها:

1. السائقين العاديين: وهم من تنقصهم الخبرة في القيادة، ويحاولوا أن يتجنبوا الوقوع في أخطاء قيادة السيارات.
2. السائقين الهاوين: وهم من يتخذون من قيادة السيارات هواية لهم، ويمثل فئة المراهقين والشباب النسبة الأكبر من الهاوين من السائقين. وعادةً يتسمون بالتردد الذهني، الذي أحياناً يكون سبب لوقوعهم في أخطاء قيادة السيارات.
3. السائقين فاقدين الثقة والمضطربين: وهم يتسمون بعدم الاستقرار النفسي، والجسمي. ويشكلون نسبة 20% من السائقين.

4. السائقين المعتدلين: وهم من يتسمون بالاعتدال في القيادة، وتكون سمة المسئولية لديهم مرتفعة، لكن بعض الاضطرابات النفسية الوقتية التي تنتابهم على الطرقات، تكون سبب في وقوعهم في أخطاء قيادة السيارات.

وبيّن الرهوان (1993) أن حوادث المرور تقع بشكل عام نتيجة أربعة عوامل هي:

1. العوامل الطبيعية.
2. المركبة.
3. الطريق.
4. العنصر البشري. ويعد العنصر البشري متمثلاً في: (سائقي السيارات، والمشاة)، له النسبة الأغلب في الحوادث التي تقع يومياً، ففي ألمانيا سائقي السيارات يتحملون نسبة 82 % من نسبة الحوادث، أما في اليابان نسبة الحوادث التي تقع في المدينة يتحمل المشاة منها نسبة30 %، وعلى كل حال فإن أخطاء العنصر البشري إجمالاً تبلغ نسبتها 85 % من الحوادث التي تقع بشكل عام في جميع دول العالم.

ومن أهم ما ذكر في أخطاء قيادة السيارات ما ذكر في: أبو عزام (2008)، الإدارة العامة للمرور (2013)، الرهوان (1993)، العسيلي (2011)، علي (2000)، والمطير (2000)، وهي على النحو الآتي:

1_ السرعة الزائدة. 2_ تجاوز الإشارة وهي حمراء.
3_ الإهمال وعدم الاهتمام أثناء القيادة. 4_ قلة الاحتراز وأخذ المسافات اللازمة.
5_ عدم مراعاة الأنظمة والقواعد العامة. 6_ الاصطفاف الخاطئ.
7_ عكس إتجاه السير. 8_ التجاوز الخاطئ.
9_ الانشغال بغير الطريق. 10_ عدم ربط حزام الأمان.

هذا ويرى الباحث أن أخطاء قيادة السيارات التي يقع فيها السائقين، تعد من أخطر مسببات الحوادث المرورية، فمن لديه خبرة في قيادة السيارات، ومن ليس لديه خبرة يقع في الأخطاء، كذلك صغار السن والكبار، يقعون في أخطاء قيادة السيارات، والمتعلمون وغير المتعلمون يقعون في نفس الأخطاء، ومنهم من يرتكب الخطأ متعمداً، ومنهم من يقع فيه مضطراً لظروف الطريق، فإذا ارتقى تفكير السائق أثناء قيادته لسيارته إلى الإيجابية، لشعر بأن الكفاءة في القيادة ليست مهارة فقط، بل ضبط للنفس، والانفعالات، وكذلك سلوك متوازن يصدر منه أثناء القيادة، وبذلك تخف حدة تلك الأخطاء، مما يترتب على ذلك انخفاض معدل الوقوع فيها على الطرقات.

❖ سمات الشخصية (Personality Traits):

قبل أن نبدأ بالحديث عن سمات الشخصية، من المفيد أن نستعرض: ما هي الشخصية، ما هي تعريفاتها، ما مكوناتها، وما هي أهم نظرياتها.

الشخصية:

ذكر إبراهيم (2012) أن مصطلح الشخصية يعد من أكثر مصطلحات علم النفس تعقيداً وتركيباً، نظراً لأنه يغطي جميع الجوانب: الجسمية، العقلية، الانفعالية، والاجتماعية، في تفاعلها مع بعضها البعض، وتكاملها في شخصية واحدة تمثل فرداً واحداً.

كما أشار صالح (2011) أن اهتمام الناس بالشخصية بدأ منذ العصور الأولى، فكان اهتمامهم عن طريق التنجيم أو قراءة الكف، وذلك في محاولة منهم لتوصيف الناس إلى شخصيات مختلفة وأنواع متعددة، لكن علم الشخصية لم يظهر كعلم يدرس إلا في بداية القرن العشرين، فظهر أطباء وعلماء اهتموا بدراسة الشخصية وتحليلاتها النفسية، ومنهم: (فرويد)، (أدلر)، و(يونج)، وغيرهم ممن اهتم بدراسة الشخصية على أساس علمي تجريبي، وطرق الاستنباط والملاحظة المباشرة للأفراد. فبنى كلاً منهم نظريته العلمية مؤسساً كلامه على أساس عينات علاجية، أو على أساس الإرث الحضاري والثقافي، مثل: الثقافة اليونانية والمسيحية آنذاك، وبما أن علم الشخصية علم يهتم بتفسير السلوك الناتج عن شخصية الفرد، فلقد ذهب العلماء لتفسير السلوك كلاً حسب فهمه له، فنجد (فرويد) فسّر السلوك على أنه ناتج عن الصراعات بين الضمير والواقع والشهوات، و(أدلر) فسّر السلوك على أنه ناتج عن دافع التعويض للنقص الذي يشعر به الفرد، و(يونج) فسّر السلوك على أنه الدافع الأساسي والرغبة في التدين، أما (سكنر) فسّر السلوك على أنه ناتج للثواب والعقاب، والتعلم الشرطي الذي يتبع السلوك. بينما علماء النظرية البيولوجية فسّروا السلوك، على أنه ناتج للوظائف التالية: العقل، الأعصاب، الهرمونات، الجينات، وعمليات النشوء والارتقاء.

هذا وقد ذكر غانم والقليوبي (2011) أن المدرسة البنائية متمثلة في العالِم (فونت)، نظرت إلى الشخصية على أنها تمثل ما يدور داخل الفرد وما يراه هو عن نفسه وتقديره لذاته، أما مدرسة الجشطلت ترى أن الشخصية هي حصيلة تفاعل القوى المؤثرة على الفرد، فيصدر السلوك الذي يميز فرداً عن آخر تمييزاً واضحاً.

كما يرى تادرس (2012) أن الشخصية هي تلك القوة الهائلة التي تكسب الفرد كيانه القوي وتعطيه جمالاً في حياته ليكون إيجابياً في وجوده وسط مجتمعه، فهي موجودة منذ الولادة، ومستمرة في النمو مدى الحياة، تتغير بتغير النمو: العقلي، الجسدي، والنفسي. وتعد الشخصية القوية الجذابة هي واحدة من أكثر

القوى السرية التي تتولد من المحرك الفكري للفرد. وبوجود هذه القوى يستطيع الفرد أن يؤثر في نفسه وغيره متى ما شاء، كما أن الشخصية هي ذلك الشيء الذي نقول عنه: "عجباً إنها مختلفة".

وتعد دراسة الشخصية كما ذكر غانم والقليوبي (2011) من أهم المواضيع النفسية التي تطرق لها علماء النفس، وذلك لما لها من أهمية كبيرة تدخل في جميع مجالات علم النفس، ولتعرضها إلى جميع النواحي: الجسمية، النفسية، الانفعالية، الاجتماعية، والأخلاقية للفرد.

أيضاً ذكر شلبي (2011) أن علم نفس الشخصية يعد أهم فرع من فروع علم النفس على الإطلاق، لأن جميع فروع علم النفس تسعى لفهم ماهية الشخصية الإنسانية وتصب جميعها في علم الشخصية.

هذا ويشير القذافي (2010) أن علم نفس الشخصية يهدف إلى وصف سلوك الفرد ومظاهره، ويحاول فهم أسباب حدوثه بشكل عام من خلال شخصية الفرد، فالكثير من العلماء ذهبوا لدراسة جميع أنماط السلوك والصفات الأساسية والمكتسبة للفرد. وبما أن العالم الخارجي يؤثر في الأفراد، كذلك الأفراد يؤثرون في العالم الخارجي؛ لذا وجب دراسة عالم الأفراد الداخلي من: مشاعر، اتجاهات، ميول، دوافع، غرائز، خبرات، نوازع، وتطلعات، وهي في مجملها تعني الشخصية.

وأضاف في هذا الجانب شكشك (2009) بقوله أن الشخصية تعتمد على إدراك الفرد اعتماداً كلياً، حيث يعد مفهوم الذات من المفاهيم الأساسية التي تدخل في دراسة الشخصية. فالشخصية ليست مجرد مجموع لعناصر وأجزاء، بل تعد كلاً مُنظّم ومزيج موحد، تذوب فيه الوظائف الفردية والصفات الخاصة، لتتخذ نمطاً كلياً.

وأشارت مجيد (2008) أن الشخصية الإنسانية هي شخصية الفرد بعينه والمتعلقة بذاته، والتي تمثل صفاته وخصائصه، فلكل فرد شخصيته الخاصة به والمختلفة عن غيره، حتى لو كان أخيه توأمه، فهي تأكيداً لذاته، ونفي عن وجوده في الآخرين.

كذلك أضاف القذافي (2011) أن الشخصية تعد مدلولاً يشير إلى كل الثوابت التي تميز الفرد عن غيره من صفات وسمات، وهي ما تميز المجتمعات عن بعضها البعض، وكذلك تشمل جميع التفاعلات بين أنماط السلوك والتغيرات الداخلية للفرد من ناحية، وبين المثيرات الخارجية من ناحية آخرى. بالإضافة إلى أن الشخصية تهتم بالتنظيم البنائي لسلوك الفرد.

هذا وقد ذكر هريدي (2011) أن بعض العلماء يرون أن الشخصية هي الصفات التي تجذب الإنتباه للفرد أكثر من غيره، وبعضهم من وصف الشخصية أمثال: (روجرز) بأنها: الذات أو الكينونة المنظمة أو الثابتة، التي تدرك ذاتنا وتجمع خبراتنا، و(آلبورت) وصفها بأنها: ما يكون عليه الفرد في الواقع،

و(اريكسون) وصفها بأنها: نتاج لما يحدث من سلسلة الأزمات في حياة الفرد، و(كيلني) وصفها بأنها: الطريقة المتميزة والفريدة للفرد في استخلاص المعاني من خبرات الحياة، و(كاتل) وصفها من خلال ستة عشر سمة متضادة مع بعضها البعض، و(باندورا) وصفها بأنها: عملية يكون فيها السلوك معقد، والموقف والفرد يؤثران في بعضهما البعض. ومن خلال تلك الأوصاف المتباينة للشخصية، يظهر تعقيدها في فهم العلماء والباحثين لها كمصطلح له مدلول نفسي، أكثر منه وصفاً للسلوك الظاهر للفرد.

وقد أشار عمارة (2003) أن لكل منا شخصيته الفريدة التي لا تتطابق تماماً مع الآخرين، ويدل على ذلك بصمات الأصابع. فعلى الرغم من تعدد الشخصيات واختلافاتها وأنواعها، إلا أنه من الممكن أحياناً أن نميز بين شخصية وآخرى، فهناك الشخصية: الناجحة، الإنطوائية، القيادية، الانتهازية، الاجتماعية، الضعيفة، والقوية المؤثرة... إلخ أنواع الشخصيات الكثيرة، فالأفراد لديهم القدرة على التمييز بين الشخصيات للمرة الأولى من الخارج، فينجذبوا إلى شخصية ويرتاحوا إلى آخرى، وقد يمتد إنجذابهم إلى الإعجاب والتأثر بتلك الشخصية.

أيضاً مفهوم الشخصية له ارتباط بالمفهوم الشائع والمتداول بين الناس، فيما يدركه الأفراد على بعضهم البعض من سلوكات خارجية تصدر منهم، مما يدل على وجود خلطاً في مفهوم (الشخصية، ومفهوم الشخص)، وهذا الذي يشكل الدافع للبحث وراء حقيقة ما إذا كان مفهوم الشخصية مرتبط بالمظاهر الخارجية المميزة للفرد أم لا. وقد اختلف علماء النفس في تعريف الشخصية حتى وصلت تعاريف الشخصية إلى أكثر من أربعين تعريفاً، وهذا دليل واضح على أهمية الشخصية وأهمية دراستها في علم النفس (صالح،2011).

وقد ذكرت عبد الحميد (2012) أن علماء النفس لم يهتموا فقط بما هو سلبي بالشخصية، بل ركزوا أيضاً على الإيجابيات في الشخصية، وما يجب أن تكون عليه الشخصية من كفاءة وقدرة، وحاولوا إبراز السمات، والصفات الإيجابية، في كل شخصية بالشكل المناسب.

والشخصية كما يصفها الباحث هي: الصورة الظاهرة على سلوكات الفرد، والتي تعكس ما بداخله من: أفكار، مشاعر، وانفعالات. بالإضافة إلى أنها الثمرة للبيئة التي نشأ فيها الفرد، وساعدت على تشكيل شخصيته، وهي أيضاً دليل للصحة النفسية التي يتمتع بها الفرد، فإن تمتع بصحة نفسية جيدة كانت شخصيته سوية. والعكس صحيح، إن تمتع بصحة نفسية غير جيدة، كانت شخصيته غير سوية.

تعريف الشخصية:

ذكرت مجيد (2008) أن لفظ الشخصية (Personality)، استخدم في اللغات الأوروبية اللاتينية وهي منشقة من كلمة من (Persona)، والشخصية هي (القناع)، وهو ما كان يستخدمه الممثلون في الزمن الإغريقي على خشبة المسرح حينما يريدون أداء أدوارهم، فكان يلبسها الممثل ليظهر صفات الدور الذي يريد تقديمه. كما استخدم لفظ القناع عالم النفس الشهير (كارل يونج)، للدلالة على القناع الذي يلبسه الأفراد للقيام بأدوارهم الاجتماعية على مسرح حياتهم اليومي، فهذا القناع الذي يظهر بعض صفات الشخصية الإيجابية والحسنة منها، ماهو إلا أداة يسمح الفرد من خلالها للآخرين أن يروا ما يريد أن يروه، وهو أيضاً في بعض الأحيان يخفي العيوب والسلبيات التي لا يريد الفرد أن يطّلع عليها غيره، وتكون مخجلة وغير محببة له، فيحجبها بذلك القناع ويظهر منه ما يريده فقط.

ويرى (سكنر) من المدرسه السلوكية، أن الشخصية عبارة عن مجموعة متناسقة للاستجابات الظاهرية والحقيقية، والتي تستثار نتيجة تعزيزات كانت في الماضي، فهي نتيجة تأثيرات العالم الخارجي على سلوك الفرد (الناطور،2011).

وللشخصية تعاريف كثيرة ومتعددة تصل إلى أكثر من أربعين تعريف كما ذكرنا سالفاً، وهذا دليل تنوع فهم العلماء للشخصية من حيث طرق دراستهم لها ومنهج الدراسة المستخدم، فكل عالم وكل مدرسة وضعت تعريفها بناءً على نظرتها للشخصية من حيث مكوناتها، ومركباتها، وخصائصها، ومن تلك التعاريف نذكر ما يلي:

عرّف آيزنك (Iznek) الشخصية بِـ: الشخصية هي التنظيم الثابت المستمر نسبياً، لخُلق الشخص ومزاجه وعقله وجسده، وهذا التنظيم هو الذي يحدد تكيفه الفريد مع محيطه (مجيد،2008).

كما عرّفها تادرس (2012) بأنها: جملة السمات الجسمية، العقلية، الانفعالية، والاجتماعية، التي تميز الشخص عن غيره.

وعرّف صالح (2011) الشخصية بِـ: هي مجموع السلوكات، الأفكار، المعتقدات، الدوافع، التوجهات، أساليب التفكير، الإحساس، وإتخاذ القرارات، التي تميز الشخص وتكون ثابتة نسبياً من وقت لآخر ومن وضع لآخر.

ومما سبق يعرّف الباحث الشخصية بِـ: هي محصلة التأثيرات الداخلية للفرد من: أفكار، مشاعر، انفعالات، وتأثيرات خارجية لعوامل أسرية، وبيئية نشأ وتربى فيها الفرد.

مكونات الشخصية:

ذكر غانم والقليوبي (2011) في كتابهما (علم نفس الشخصية)، أن للشخصية أربعة مكونات أساسية هي:

1. النواحي الجسمية: وهي كل ما كان ملموس ويمكن رؤيته بالعين ويمكن وصفه في الشخصية.
2. النواحي المزاجية والانفعالية: وهي كل ما كان موجود لدى الفرد من انفعالات تميزه عن غيره.
3. النواحي العقلية المعرفية: وهي كل ما كان غير ملموس بشكل مادي، ولكنه معنوي وله تأثير في شخصية الفرد.
4. النواحي الاجتماعية والخُلقية: وهي كل ما من شأنه أن يؤثر في تشكيل شخصية الفرد، من عوامل اجتماعية مثل: الأسرة، الجيران في الحي، المدرسة، الجامع، والمراكز التعليمية الصيفية.

كذلك أشار تادرس (2012) أن وليام ماكدوجال حدد للشخصية خمسة مكونات هي:

1. الاستعداد: وهو الطريقة التي يواجه بها الفرد الموقف ومدى قبوله له.
2. المزاج: يتأثر بعاملين هما: الوراثة، والوسط الذي ينشأ فيه الفرد.
3. حالة المشاعر: وهي الحالة الوجدانية التي يكون عليها الفرد لتساعده على أن يكون سوي.
4. الأخلاق: وهي الأرضية التي يتعامل بها الفرد مع الآخرين، وتعد من أهم مكونات الشخصية.
5. العقل: ودوره اختيار أفضل الأشياء المعروضة أمامه، فبالعقل يكون التعامل حسناً مع الآخرين.

وذكر الأنصاري (2000)، والناطور (2011)، أن للشخصية عوامل تؤثر في تكوينها، وخصائصها منها ما يلي:

1. عوامل وراثية وبيولوجية: وتشمل الجهاز العصبي، والجهاز الهرموني.
2. عوامل بيئية واجتماعية: وتشمل العوامل الجغرافية، والعوامل التي تطرأ على حياة الفرد.

وأضاف سفيان (2004) أن الشخصية تعتمد إلى حد كبير في تكوينها وبنائها على المنظومة البنائية، والاجتماعية للفرد. فالمنظومة البنائية تشمل أجهزة جسم الإنسان مثل: الجهاز العصبي، الهرموني، والدوري ... إلخ، والمنظومة الاجتماعية تشمل: ثقافة الفرد، تاريخه الحضاري، وتنشئته الاجتماعية.

هذا وترى خوري (2010) أن للشخصية مكونين هما: العوامل البيئية والمقصود بها: جميع المؤثرات التي تؤثر في الفرد من الحمل إلى الوفاة. والمكون الثاني: العوامل الوراثية والتي تكون مسئولة بشكل كبير عن الصفات البشرية.

نظريات الشخصية:

تعد النظريات التي اهتمت وساهمت في تحليل الشخصية كثيرة ولها اتجاهات متعددة منها مايلي:

أـ نظريات الاتجاه التحليلي ومنها ما يلي:

1ـ نظرية التحليل النفسي لفرويد:

ذكر عبد الرحمن (1998) أن فرويد بوصفه للإنسان أنه ليس سيداً على نفسه، وإنما مدفوع من العمليات اللاشعورية مثل: الرغبات، المخاوف، الاعتقادات، العواطف، الصراعات، والذكريات التي لا يكون على وعي بها، فهو بذلك وضع حد لقيمة الإنسان في الحياة ودوره فيها؛ لذلك واجه فرويد العديد من الانتقادات ضد نظريته وما جاء فيها. فتكلم فرويد عن الغرائز ودورها في سلوك الفرد، فهو يرى أن الغريزة النشطة وهي (الحاجة)، يتولد عنها حالة نفسية مصحوبة بزيادة التوتر والإثارة، وأيضاً هي (الرغبة)؛ لذلك يكون الفرد في حالة سعي لتحقيق اللذة وتجنب الألم وتخفيض التوتر العقلي. بالإضافة إلى أن الغريزة تعمل بمبدأ اللذة، فيمكن تحقيق اللذة من خلال خفض حدة الدافع، فتقوم الغريزة بإعادتنا إلى توازننا السابق، ويرى أن في زيادة الدافع يتحقق الإحساس باللذة، كما هو في الممارسة الجنسية، وقسّم فرويد الغرائز إلى قسمن: غريزة (الحياة) وهي الجنس، وغريزة (الموت) وهي العدوان.

أيضاً أشار آلان (2010) أن فرويد شبه الشخصية كجبل الجليد، فقمة الجبل تمثل الشعور والوعي، وفيه جزء من الأنا والأنا العليا، وما تحت القمة مباشرة سماه ما قبل الشعور، وفيه أيضاً تعمل الأنا والأنا العليا، أما باقي الجبل فيمثل اللاشعور، وهو موجود تحت الماء وفيه الهو، ومكنزمات الدفاع، وهو يمثل الجزء الأكبر من الشخصية.

وكذلك وضع (فرويد) تقسيم للشخصية، وذكر أنها مكونة من ثلاث أقسام رئيسة: الأول يمثل الجانب البيولوجي، والثاني يمثل الجانب النفسي، والثالث مما يكتسبه الفرد من المجتمع في تكوين شخصيته، وهي كما ذكرها عبد الله (2000) ما يلي:

1) الهو: وتكون موجودة منذ الولادة، وهي مصدر للطاقة النفسية ومستودع للغرائز والرغبات، وتعد لاشعورية تماماً، وتعمل بمبدأ اللذة وليس لها علاقة بالواقع، وغير منظمة، وغير أخلاقية.
2) الأنا: ثاني مركبات الشخصية، وهي مركز الضبط والتحكم بين الهو والأنا العليا، وتبدأ بالتكوين في سن ستة أشهر تقريباً، وهي تكون في منطقة الشعور، وما قبل الشعور، واللاشعور. وهي عقلانية وتعمل بمبدأ المنطق، وتحاول أن تحقق رغبات الهو بما هو ممكن ومتاح في الواقع، ومن أهم وظائفها كبح رغبات الهو، فينشأ من جراء ذلك انفعال القلق، فتواجهه الأنا بمكنزمات الدفاع

العديدة التي لديها، ومنها: (الكبت، التبرير، الإزاحة، التسامي، الإسقاط، النكوص، التثبيت، تكوين ردة الفعل، التقمص، والإنكار).

3) الأنا العليا: وهي مركز المثالية والأخلاق والمبادئ والضمير، وتبدأ بالتكوين في سن ثلاث سنوات تقريباً، وجزء كبير منها يقع في اللاشعور، وجزء آخر يقع في الشعور، وهي من يكافئ الأنا بالمشاعر والمدح، وتحاسبها بالتأنيب والقسوة.

هذا وقد ذكر هريدي (2011) أن فرويد ذهب إلى تقسيم نمو الفرد إلى خمسة مراحل تتأثر فيها الشخصية بتغير تلك المرحلة وهي:

1) المرحله الفمية: وتبدأ في السنة والنصف الأولى من حياة الفرد، ويكون مصدر المتعة واللذة فيها هو الفم، من خلال المص والعض، فتقلل هذه الحركات من توتر الطفل في هذه المرحلة.
2) المرحلة الشرجية: تبدأ بإنتهاء المرحلة السابقة، وتنتهي في سن ثلاث سنوات تقريباً، وذكر فرويد أن ممارسة القبض والبسط للعضلة في منطقة الشرج في هذه المرحلة يأتي بالإحساس بالمتعة واللذة.
3) المرحلة القضيبية: تكون بين (3_6) سنوات تقريباً، والمتعة فيها في منطقة الأعضاء التناسلية، ويظهر فيها ما يسمى بعقدة (أوديب).
4) مرحلة الكمون: تكون بين ست سنوات وحتى سن البلوغ تقريباً، وفيها يكبت الفرد شغفه بالجنس، ويسعى لتطوير مهاراته الاجتماعية والمعرفية.
5) المرحلة الجنسية: هي آخر مراحل النمو وتطور الشخصية، وتكون بعد سن البلوغ، فيحوّل الفرد نشاطه الجنسي إلى طرف آخر يكون من خارج الأسرة.

2_ نظرية يونج:

ذكرت أحمد (2003) أن يونج أهتم بأعمال فرويد بعد ما قرأ كتابه تفسير الأحلام، والتقى الرجلان ووصفه فرويد بأنه أحد زعماء حركة التحليل النفسي وخليفته، وأهم ما جاء في نظريته: (مبدأ القطبية)؛ حيث أعتقد يونج أن العالم قائم على التعارض بين الأشياء، وأن هذا التعارض يؤدي إلى الصراع، والصراع يؤدي إلى التقدم، كما يرتبط بمبدأ القطبية مبدآن: التعادل، والانتقال. يقول يونج: "أن كل ما يوجد له شيء آخر مقابل، حتى لو كان هذا المقابل هو عدم وجود الشيء الأصلي، فهناك حياة ولا حياة، وجوع ولا جوع، وحب ولا حب". ومن أمثلة القطبية: (العلية ضد الغائية، الشعور ضد اللاشعور، لاشعور شخصي ضد لاشعور جمعي، الإعلاء ضد الكبت، والأنيما ضد الأنيموس). وعلى عكس نظرة فرويد للشخصية، فهو يرى أن هناك نهاية سعيدة للتعارض، وهناك حالة توازن تحدث لتلك القوى المتعارضة، فالتوازن الحقيقي يكون قصير الأمد لكنه يدل على حدوث تقدم.

كما ذكر هريدي (2011) أن يونج يرى أن هناك ثلاث طرق تتخذها النفس لمعالجة الصراع هي:

1) التعويض: في حال عجزت الشخصية في تحقيق هدف ما، فإنها تعمل على إيجاد أهدافاً آخرى لها نفس الأهمية، ويؤدي ذلك إلى إنهاء الصراع الموجود لديها.
2) الاتحاد: فيه تتحد قوتين لمواجهة الصراع الموجود، حتى يجدان حلاً مناسباً لهما فيتم التقدم.
3) التعارض: يؤدي التعارض إلى التقدم، وفيه ينشأ التنافس بين الأمور المتعارضة، فيتحول من مجرد الرغبة في الشيء إلى التنافس للوصول إلى الأفضل منه.

بناء الشخصية لدى يونج:

أشار دمنهوري والنجار (2006) أن يونج يرى أن الشخصية تتكون من عدد من المكونات المنفصلة والتي تتفاعل مع بعضها البعض وهي:

1) الأنا: وهي العقل الشعوري ويتكون من المدركات الشعورية، وهي الواقع.
2) اللاشعور الشخصي: مرتبط بالأنا، وفيه الخبرات الشعورية المؤلمة والضعيفة.
3) العقد: وهي تكون شعورية ولاشعورية، وفيها تتجمع الخبرات المؤلمة.
4) اللاشعور الجمعي: فيه بقايا الخبرات التي تتراكم عبر الأجيال.
5) القناع: هو ما يلبسه الفرد ليخفي خلفه شخصيته الحقيقية، وهو من الأنا.
6) الأنيما والأنيموس: الأنيما، هي نمط أنثوي موجود عند الذكور. أما الأنيموس، فهو نمط ذكوري موجود عند الإناث.
7) الظل: فيه تتركز الغرائز والرغبات، وكل ما هو غير أخلاقي.
8) الذات: وهي مركز الشخصية تتجمع حولها بقية أنماط الشخصية، وتقع في الوسط بين الشعور واللاشعور، وفي استقرارها يتحقق التوازن للشخصية.

ب_ نظريات الاتجاه الإنساني ومنها ما يلي:

1_ نظرية ماسلو:

ذكر غانم والقليوبي (2011) أن نظرية ماسلو تعرف بنظرية الحاجات، ويعد هو وكارل روجرز من أهم العلماء اللذين أسسوا (علم النفس الإنساني) كقوة جديدة بين المدرسة التحليلية والمدرسة السلوكية، حيث كان ماسلو منتمياً للمدرسة السلوكية، ولكن عند ولادة طفله الأول تحول إلى الطبيعة الإنسانية، وآمن بأن كل الأفراد لديهم دوافع إيجابية تحتوي على أعلى القدرات، وأن لب الشخصية يكمن في تحقيق الذات وإشباع الحاجات، ومن أهم ما جاء في نظريته مجموعة من المفاهيم منها:

1. الأشخاص المحققون لذواتهم: عارض ماسلو علماء النفس اللذين اقتصروا في دراستهم وتجاربهم على الأشخاص المضطربين والمتخلفين، لأن النتيجة ستكون مفاهيم خاطئة، وأفكار عاجزه، فذهب ماسلو لدراسة الأشخاص اللذين حققوا ذاتهم إلى أقصى درجة ممكنة، وكان الهدف من دراسته هو التوصل إلى جملة الخصائص والسمات التي تميزهم.
2. هرم الحاجات والدوافع: ذكر آلان (2010) أن هرم ماسلو يعد أهم ما جاء في نظريته نظراً لترتيبه الدقيق، فهو لا ينطبق فقط على الأفراد، بل ينطبق أيضاً على المجتمعات في رحلة تطورها، والحاجة هي: حالة من النقص العام أو الخاص داخل الفرد، وتشمل جميع النواحي. أما الدافع فهو: المثير الذي يسلك بالفرد سلوكاً يجعله يشبع تلك الحاجة، ولايستطيع الفرد أن ينتقل من مستوى إلى آخر حتى يشبع حاجاته في المستوى الذي قبله، والحاجات هي كما يلي:
   - أ- الحاجات الفسيولوجية: وتشمل الطعام، والشراب، وغيرها من أساسيات الحياة الأساسية.
   - ب- الحاجات الأمنية: وتشمل الشعور بالأمن، الاستقرار، الطمأنينة وعدم الشعور بالخوف والرعب.
   - ت- الحاجات إلى الإنتماء والحب: وتشمل الشعور بالإنتماء إلى أسرة، أو جماعة، أو كيان اجتماعي.
   - ث- الحاجات إلى الاحترام والتقدير: وتشمل الحاجة إلى إقناع الآخرين بضرورة وجوب احترامهم لأنفسنا واستحقاقنا لذلك.
   - ج- الحاجات إلى تحقيق الذات: وهي الغاية التي يسعى إليها الفرد، وتشمل تحقيق الفرد لذاته من خلال استغلال إمكانياته وقدراته أفضل استغلال.
3. دوافع النقص: أشار عبد الله (2000) أن دوافع النقص تنتج عن عدم تلبية الرغبة وخفض التوتر في حاجات يحتاج إليها الفرد، فكلما زادت الحاجة تولد عنها الشعور بدافع النقص، وزيادة في التوتر.
4. دوافع النمو: عند إشباع دوافع النقص يتجه الفرد إلى ما يسمى بدوافع النمو، وهي مواصلة النمو والإرتقاء حتى الوصول إلى تحقيق الذات، وفي بعض الحالات الأفراد يسعون لتحقيق ذاتهم

وكينونتهم رغم عدم تجاوزهم لدوافع النقص التي لديهم، لأن النمو هنا يشمل: النمو الجسدي، النفسي، الأسري، الاجتماعي، الثقافي، وغيرها من أشكال النمو (عبد الله،2000).

5. معوقات تحقيق الذات: ذهب غانم والقليوبي (2011) إلى أن ماسلو ذكر بعض الأسباب التي من شأنها أن تعيق عملية تحقيق الذات ومنها:

أ- العمل: إذا لم يلتحق الفرد بعمل يلبي طموحه ويساعده على إظهار قدراته، فإن ذلك يؤدي إلى عدم إشباع حاجاته وتحقيق ذاته.

ب- التربية العلمية والدراسية: يرى ماسلو أن نظام التعليم في الجامعات بطريقة التلقين والإلقاء، لا يجدي نفعاً، فيجب أن يكون التعليم منفتح على الطالب، ويكون هو من يسعى لتحقيق المعرفة، من خلال ذاتيته الخاصة وقدراته المتاحة.

ت- اللغة: يرى ماسلو أن اللغة سلاح ذو حدين، من جانب ممكن أن تساعد على التواصل مع الآخرين، ومن جانب آخر ممكن أن تعيق ذلك التواصل.

2_ نظرية روجرز:

أشار هريدي (2011) أن روجرز أسس نظريته على أساس تعامله مع عملائه، فهو يرى أن الأفراد يتمتعون بصحة عالية بطبيعتهم، وهم على الأقل ليسوا مرضى ولا سيئين، وتعتمد نظريته على النزعة إلى تحقيق الذات، فهو يؤمن بأن جميع الكائنات لديها الرغبة في العيش بشكل أفضل وصورة أكمل، ويرى أيضاً أن الإحساسات توفرها لنا عملية التطور، فعندما نجوع نبحث عن الطعام وليس أي طعام، بل الطعام الجيد ذو النكهة اللذيذة، وهنا تكمن قيمة الكائن الحي. كما أنه آمن بالنظرة الإيجابية للذات، والتي تتحقق من خلال نظرة الآخرين لنا على مدار مراحل نمونا، والتي بدونها لا نستطيع أن نكون ما يجب أن نكونه. أما (النظرة الإيجابية المشروطة)، فأطلقها روجرز عند عدم الحصول على تلك النظرة الإيجابية، والتي نتلقاها من الآخرين على حسب معايير معينة من وجهة نظرهم، ويجب أن تتحقق فينا، ومع مرور الوقت تصبح تلك النظرة جزء من نظرتنا إلى أنفسنا، ومشروطة بتلك المعايير. ومن أهم المفاهيم التي جاءت في نظرية روجرز ما يلي:

1) التعارض: هو المسافة بين ما أنا عليه وما يجب أن أكون عليه، وهو أيضاً التنافر فكلما زادت المسافة زاد التعارض، وكلما زاد التعارض زادت المعاناة والألم.
2) الدفاعات: هي الوسائل التي تستخدمها النفس للدفاع عن ما يشوبها من قلق واضطرابات.
3) الإنكار: هو مشابه لمفهوم فرويد عن الإنكار، وهو محاولة عدم إدراك حقيقة مؤلمة.
4) التشويه الإدراكي: هو محاولة لإعادة تفسير موقف ما غير محبب، إلى تفسير مقبول نوعاً ما، وإدراكه بالصورة الجديدة.

سمات الشخصية:

ذكر الشعراوي (2002) أن سمات الشخصية هي التي تحدد طريقة تعامل الفرد مع الآخرين، كما أنها هي التي تحدد نمط سلوكه.

وأشارت ساعاتي (2002) أن السمة هي الصفة أو الخاصية التي تميز شخص ما عن الآخر وتفرق بينهما، وهي استعداد عام أو نزعة فطرية تطبع سلوك الفرد بطابع خاص، تلونه وتشكله وتحدد نوعه وكيفيته، وتعد هذه الاستعدادات من أهم مركبات الشخصية عند علماء نظريات السمات، كما أنها تعبر عن ميلان الفرد للعمل بأي شكل. وذكرت أيضاً أن علماء النفس اهتموا بدراسة سمات الشخصية وتحديدها عددياً، ونوعياً، بقدر المستطاع. وعرّفوا السمة بشكل عام بـ: "هي أي علامة، أو صفة فطرية، أو مكتسبة، تميز الفرد عن غيره من الناس". فالاختلاف بين الأفراد يكون في نواحي عديدة، منها: (الجسمية، العقلية، المزاجية، والاجتماعية)، فإذا أردنا أن نحكم على شخصية فرد ما، يجب أن نراعي تلك الاختلافات. فكل مهتم بالشخصية يذهب إلى تحليلها إلى عواملها الأولية، عن طريق استخدام الاختبارات النفسية، واختبارات قياس الشخصية، وغيرها من الطرق المعروفة. وقد ظهر عدد من العلماء النفسيين اللذين اهتموا بدراسة سمات الشخصية، وعلى رأسهم العلماء: (جوردون البورت، جيلفورد، كاتل، وآيزنك).

هذا وقد ذكر دمنهوري والنجار (2006) أيضاً أن سمات الشخصية لا عد لها ولا حصر، لذلك ذهب العلماء لتصنيفها في محاولة منهم لتسهيل فهمها، على الرغم من تداخلها مع بعضها البعض في أحيان كثيرة، ومنها:

1) السمات الجسمية: وتشمل الطول، الجسم، الصحة، والجمال ... إلخ.
2) السمات العقلية: وتشمل الذكاء، الاعتقادات الصحيحة، قدرة التعلم، وسلامة القرار.
3) السمات المزاجية: وتشمل قوة وثبات الانفعالات وتغيراتها.
4) السمات الاجتماعية: وتشمل الاتجاهات النفسية من إنطواء، انبساط، عواطف، ميول، رحمة، قسوة، صدق، كذب، أمانة، وخيانة ...وغيرها.
5) السمات الحركية: وتشمل الاندفاع وسرعة الحركة وقوة التوقف.

كما أضاف الأنصاري (2000) أن لكل شخصية سماتها التي تميزها عن غيرها من الشخصيات ومعالمها التي تحدد خصائصها، ونقاط قوتها وضعفها، فتجعلها قادرة على إثبات ذاتيتها، فتكون فريدة من نوعها، ومن هذه السمات: (الكرم، القلق، الطيبة، اللامبالاة، والاندفاع..إلخ)، وغيرها من السمات التي تكون ثابتة نسبياً لدى الفرد.

وقد عارض أنصار نظريات السمات بأن يُحدد مصير الفرد بسمات معينة ونمط معين، واعتقدوا أن الشخصية لها عدداً كبيراً نسبياً من السمات، والصفات التي تميزها، وأرجعوا الفروق الفردية بين الأفراد إلى نصيبهم من تلك السمات. كما أجمعوا على أن السمة هي الوحدة الرئيسة للشخصية، وهي ميل واستعداد مسبق للإستجابة (مجيد،2008).

وذكر القذافي (2011) السمة بأنها: طريقة دائمة للتأثير على السلوك بشكل نسبي في المواقف المختلفة، التي ترتبط معاً بعلاقة معينة. فالشجاعة تعد سمة، إذا نظرنا لها على أساس أن الفرد الذي أظهرها في موقف معين، سيظهرها مرة آخرى في موقف مشابه للموقف الأصلي، كما أنها سمة يمكن التعرف عليها من خلال ملاحظة السلوك.

والفكرة البارزة في نظريات السمات، هي محاولة تفسير السلوك الظاهري بافتراض وجود استعدادات مسبقة عند الكائن الحي، فيمكن أن نميز بين فرد وآخر، ومجموعة وآخرى، عن طريق تلك السمات الظاهرة على السلوك من الخارج (صالح،2011).

ومما يستفاد من علم سمات الشخصية كما أشار الشمراني (2008) أنه علم يقلل من ألم خيبة الأمل في الآخرين، فعندما تكون طباع أبائنا، أو إخواننا، أو أبنائنا، أو أياً كان الشخص الذي أمامنا، لا تعجبنا وذلك ليس لمجرد العناد، وإنما لاختلاف الشخصية بيننا، فقد يهون الأمر علينا كثيراً. كذلك مما يعود بالنفع من علم سمات الشخصية، أنه يساعدنا على التواصل مع الآخرين، فعندما نعرف ونفهم شخصية الشخص المقابل لنا ونعرف سماته، وماذا يحب، وماذا يكره، وكيف يفكر، فنحن بذلك نكون ملكنا مفاتيح التواصل معه بشكل جيد.

وبناءً على ما سبق فإن الباحث يرى أن فهم سمات الشخصية للأفراد اللذين يتعاملون مع بعضهم البعض، يعد عاملاً مهماً جداً، في تجنب الكثير من الأخطاء والمشاكل التي قد تقع بينهم. فأصحاب السمات الإيجابية، التعامل معهم مريح وسهل، أما أصحاب السمات السلبية، فالتعامل معهم قد يصاحبه بعض الحذر من الوقوع في فهم خاطئ للسلوكات الصادرة تجاههم. كما أن سمات الشخصية تشكل عامل جذب نحو الفرد الذي يتسم بسمات إيجابية، وعامل نفور للفرد الذي يتسم بسمات سلبية. فهي إما أن تكون محببة للفرد، أو مبغضة له.

نظريات السمات:

لسمات الشخصية نظريات مهمة وعديدة منها ما يلي:

1_ نظرية آلبورت:

ذكرت ساعاتي (2002) أن آلبورت يعد واحداً من أهم العلماء اللذين أهتموا بدراسة الشخصية وسماتها، فآلبورت يرى أنه من الممكن أن ننشأ هرماً تدريجياً لسمات الشخصية تكون فيه سمة أو أكثر رئيسة، ويتفرع منها عدة سمات ثانوية آخرى، كما يرى أن الأفراد اللذين تسيطر على سلوكاتهم سمة رئيسة قليلون نسبياً، ونبه على ضرورة أن نعرف ما بين السمات من تنظيم وترتيب، وأهمية بعض السمات بالسمات الآخرى، لكي نعطي وصفاً دقيقاً للشخصية. كذلك وضع آلبورت تصنيفين للسمات هما: (السمات الوراثية، والسمات الظاهرية)، فإذا وجد عدد من الأفراد لديهم سمات مشتركة فمن الممكن أن يكون مصادرها مختلفة، فالإنطواء مثلاً: قد يكون سمة لدى البعض مصدرها وراثي، ويكون لدى الآخرين مصدرها بيئي، ومع ذلك يكونوا متشابهين في نفس السمة. ومن أهم ما جاء في نظرية آلبورت مبدآن هما:

1) مبدأ العمومية والفردية: يرى آلبورت أنه من المستحيل أن تجد شخصين متشابهين تمام التشابه، أو أن يكرر الفرد نفسه.

2) مبدأ الدافعية: وضع آلبورت متطلبات رآها رئيسة عند التحدث عن الدافعية هي:

أ- النظرة للطبيعة الراهنة للدافع، وأن كل دافع للسلوك مدفوع بما هو موجود الآن.

ب- أن الدوافع تشمل كل ما يمكن فعله، أو عمله، سواءاً أكانت شعورية، أو لا إرادية.

ت- ضرورة وجود دور قوي للعمليات المعرفية على الدوافع مثل: التفكير، والقصد.

وذكرت أحمد (2003) أن آلبورت ذكر أربعة مصطلحات هي: الشخصية، المزاج، الخُلق، والنمط، وفرّق بينهم بالآتي:

أ- الشخصية: وضع لها تعريفه الشهير هي: "التنظيم الدينامي داخل الفرد للأجهزة النفسية الفيزيقية، التي تحدد للفرد تكيفه الفريد مع بيئته".

ب- المزاج: هو تلك الظواهر التي تميز طبيعة الفرد الانفعالية وقوة الإستجابة العادية، وسرعتها ونوعية حالته المزاجية السائدة، وجميع الخصائص المميزة لتقلب هذه الحالة المزاجية.

ت- الخُلق: وهو أن تقول هذا الفرد حسن الخُلق، أو سيء الخُلق.

ث- النمط: هو تصنيف للناس ووضعهم في فئات مختلفة، كأن تقول هذا الفرد نمطه عدواني.

كيف يكتسب الفرد سماته لدى آلبورت:

عرّف آلبورت السمات بأنها: الوحدات الأساسية للشخصية, وذكر أن السمات هي مجموعة من الخصائص المتكاملة للفرد، وليست فقط مجرد خيال للملاحظ لها،كذلك أكد على أن وحدة كل فرد ليست في السمات الفردية فقط، بل في تنظيم السمات ككل متكامل. وذكر أن تصنيف السمات يعتمد على مدى إنتشارها في الشخصية، وسمى الأكثر إنتشاراً (بالسمات الأساسية) وهي: التي تسيطر على الفرد، فلا يستطيع أن يخفيها فهي واضحة عليه. أما (السمات المركزية) فهي: ما يميز الفرد من خصائص وتكون قليلة ما بين (3 _10) سمات. و(السمات الثانوية) هي: ما يظهر على الفرد في أوقات محددة (عبد الله،2000).

وقد ذهب أحمد (2003) إلى أن آلبورت عرّف السمة بأنها: نظام نفسي عصبي، يتميز بالتعميم والتركيز ويختص بالفرد، وذكر أن (السمات المزاجية) التي تدخل في تكوين الشخصية مثل: الحيوية، النشاط، الكسل، التفاؤل، التشاؤم، والنزعة....إلخ، جميعها تكتسب عن طريق العوامل الوراثية عبر الجهازين: العصبي، والغددي؛ لذا فهي ككل تعد سمات فطرية لا تحتاج إلى تدريب أو تعليم خاص. أما (السمات الاجتماعية والخلقية)، فيكتسبها الفرد في سن مبكرة عن طريق المحاولة والخطأ والاستبصار، ويكتسبها أيضاً عن طريق المحاكاة غير المقصودة، والمشاركات الوجدانية، وعمليات التقمص، والتعليم المقصود وغير المقصود، وأشار أن عملية التعلم عن طريق الوالدين وغيرهم، لها أيضاً دوراً في اكتساب السمات وتشكيل الشخصية، أيضاً هناك عوامل آخرى لها دوراً في اكتساب السمات مثل: الذكاء، وما تعوّد عليه الفرد من دوافع قوية أو ضعيفة، وما يترتب على تحمله لعمليات الحرمان والاحباط، بالإضافة أن هناك أيضاً سمات بحسب مضمونها، (كسمات الدافع): وهي تحدد بحسب نوع الهدف الذي يتجه إليه السلوك، و(سمات القدرة): وهي ما يميز الفرد من قدرات ومهارات عامة، و(السمات الأسلوبية): وتعتمد على أسلوب السلوك وطريقة التفكير غير المرتبط وظيفياً بهذا السلوك.

ووضع آلبورت مجموعة من المعايير لتحديد السمات وهي كما ذكرها آلان (2009) ما يلي:

1. السمة لها أكثر من وجود أسمي: بمعنى أنها عادات معقدة.
2. السمة عمومية: بمعنى إمكانية وجود عادتان، أو أكثر بينهم اتساق يظهر في شكل سمة.
3. السمة لها دوراً في عملية تحريك سلوك الفرد.
4. السمة يحدد وجودها التجريب والإحصاء.
5. السمات تكون مستقلة نسبياً عن بعضها البعض.
6. السمات الشخصية من ناحية نفسية ليس لها نفس المدلول الخُلقي.
7. من الممكن وجود سمات متناقضة لدى نفس الفرد كالنظافة والإهمال.

وميز آلبورت أيضاً بين السمات والاتجاهات النفسية، وبين السمات والأنماط، فذكر أن الاتجاهات النفسية تقبل التقويم، وعادةً تتكون من الشيء وضده، موجب وسالب. بينما السمات مسئولة عن الجانب الإدراكي والنمط السلوكي، وتكون قابلة وغير قابلة للتقويم. أما في تمييزه بين النمط والسمة، فذكر أن النمط تصنيف لا يشبه الواقع كثيراً، وهو من صنع الملاحظ وحده، فهو من يحدد تطابقه مع الفرد، أما السمة فهي صورة عكسية لما هو موجود في الفرد وبصورة فردية (أحمد،2003).

2_ نظرية فورد:

أشار محمد (2012) أن جيل فورد يعد واحداً من أهم علماء سمات الشخصية، فقد أجرى دراسات لها قيمة عالية للمهتمين بمجال الشخصية وسماتها، وذكر أن جيل فورد عرّف الشخصية بأنها: النموذج الفريد الذي تتكون منه سماته. كما وضع فورد خطوات للتوصل إلى مفهوم السمة وهي: الاستدلال على السمة، ثم وصف السمة، ثم إعطاء اسم للسمة. فكل سمة غير ملاحظة وإنما يستدل عليها، كما سمى جيل فورد السمات: (أولية، ومستقلة)، ولتوضيح فكرته ذكر أثنى عشر سمة منها: الاجتماعية، القيادية، الدفاع، الاتزان، وغيرها من السمات، فتكون تلك السمات على شكل خطوط منتشرة بشكل مروحة تنطلق من نفس النقطة، والخطوط القريبة من بعضها البعض، تعني السمات التي لها علاقة ارتباطية، وقد تكون علاقة اعتمادية على بعضها البعض. والسمتين الأوليتين هما: (توكيد الذات، والاجتماعية).كما استخدم جيل فورد التحليل العاملي لسبيرمان على بيانات الشخصية، وذلك ليستطيع تحديد متغيرات الشخصية، وتوصل إلى أربع عوامل هي:

1) الانبساط، الإنطواء الاجتماعي.
2) الاندفاعية.
3) الحساسية الانفعالية.
4) الاهتمام بالذات.

ثم بعد ظهور التحليل العاملي لثرستون، استخدم نفس البيانات للشخصية، وتوصل إلى خمسة عوامل أكثر دقة هي:

1_ الانبساط، الإنطواء الاجتماعي.
2_ الانبساط، الإنطواء الانفعالي.
3_ الذكورة، والأنوثة.
4_ الهناء وخلو البال.
5_التفكير الإنطوائي.

3_ نظرية كاتل:

عرّف كاتل السمة بِـ: مجموعة ردود الأفعال، والاستجابات، التي يربطها نوع من الوحدة، التي تسمح لهذه الاستجابات أن توضع تحت اسم واحد، ومعالجتها بنفس الطريقة في معظم الأحوال. وميّز كاتل خصائص السلوك الظاهري السطحي، فأطلق عليها السمات السطحية، وكل ما يقع تحتها من خصائص يصعب ملاحظتها، سماها السمات الأساسية. وجعل تلك الخصائص هي التكوينات الأساسية التي تصنف السمات السطحية (قاسم،2010).

وذكر دمنهوري والنجار (2006) أن كاتل جمع وزملاؤه في بداية دراستهم لسمات الشخصية، حوالي (8000) كلمة إنجليزية، استخدموها لوصف الأفراد وربطوا بعض الكلمات ببعضها البعض، ليعرفوا ما إذا كانت بعض تلك الكلمات لها دلالة على سمات تحدث بصفة عامة أم لا، فحددوا ستة عشر مجموعة ووضعوا لها حروفاً، ثم أعطوها فيما بعد أسماء سمات، وجعلوها مصدر للسمات السطحية الظاهرية.

هذا وقد ذكر عبدالله (2000) أن كاتل سمى العوامل (A,B,C)، بالعوامل الأساسية للشخصية، بحيث يكون لها محددات أساسية تعد هي المصدر للسلوك، ونظر لتلك السمات الأساسية على أنها المواد الكبرى البنائية للشخصية، ولا يمكن الكشف عنها إلا بطريقة التحليل العاملي. وباقي السمات تعد السمات السطحية للشخصية، وتصدر عن طريق السمات المصدرية، كما أعد السمات المصدرية أكثر ثباتاً من السمات السطحية، وهي كشفية وسببية، أما السمات السطحية فهي سمات وصفية.

كما ذكر أحمد (2003) أن كاتل صنف السمات من حيث العمومية، ومن حيث الشمولية، فالعمومية هي: كل السمات الفريدة والمشتركة، أما الشمولية فهي: سمات المصدر، والسمات السطحية، وجعل سمات المصدر مسببات للسلوك، وجعل السمات السطحية ارتباط بين خاصيتين ترتبط ببعضها البعض، ويرجع ارتباطها إلى أسباب عديدة ومختلفة.

4_ نظرية آيزنك:

يعد آيزنك أيضاً واحداً من العلماء اللذين اهتموا بتحليل الشخصية وأبعادها بطريقة التحليل العاملي، ورفض أي شرح للشخصية عن طريق الملاحظة، أو الخبرة غير المحققة للتجربة. وتوصل إلى وجود ثلاثة أبعاد أساسية للشخصية هي: (الإنطواء ضد الانبساط، العصابية ضد اللاعصابية، والذهانية ضد اللاذهانية)، وجعلها سمات أساسية لا يوجد بينها أي ارتباط موجب أو سالب، فلا يعني معرفة مرتبة الفرد في سمة ما، أنه يمكننا من معرفة مرتبته في السمات الآخرى (ساعاتي،2002).

كما أشار أحمد (2003) أن آيزنك ذكر، أن أبعاد الشخصية الأساسية ما هي إلا الأساسات التي تقع تحتها مظاهر سلوك الفرد في مجموعات متماسكة إلى حد كبير، والذي يجمع بين الأفراد في تلك المظاهر هو سرعة واتجاه النضج، فهما يزدادان، وينقصان، كما أنهما يثبتان على قدر واحد. وأطلق عليها آيزنك اسم المحاور التي تدور حولها الشخصية، أو السمات التي تتسم بها الشخصية، وهي أسماء متعددة لمفهوم واحد.

وأيضاً ذكر آلان (2010) أن آيزنك حاول من خلال نموذج للمفاهيم، اختزال سلوك الأفراد في عدد قليل من المتغيرات التي لها علاقة ببعضها البعض، والتي تساعد علماء النفس في تفسير الأحداث الماضية، والتنبؤ بأحداث المستقبل، وقدم نموذج علمي لدراسة الشخصية عبارة عن مكونين متشابكين هما:

أ- الوصف: ويشمل كل ما يتعلق بماهية الشخصية، وما يمكن تحديده في السمات والأنماط. مثل: وصف الفروق الفردية.

ب- التفسير: ويشمل شرح كل ما يتعلق بالأسباب التي أدت بالشخصية لما هي عليه الآن. مثل: إعطاء أسباب الفروق الفردية.

❖ سمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات:

ذكر التويجري وسالم (2007) أن بعض الأفراد يفرّغون شحناتهم الانفعالية في الطرقات، وأن النمط العام لقيادة السيارات في المملكة العربية السعودية يتسم بالمخاطر، وجعلا القاسم المشترك في جميع حوادث الطرق في المملكة هو (الانفعال)، كما أشارا إلى أن سمات الشخصية مثل: (سمة العدوانية)، تلعب دوراً كبيراً في وقوع الحوادث على الطرقات، وأشارا أيضاً إلى أن (الشخصية العدوانية) تغضب بشدة عندما تستثار من أي طارئ قد يحدث بالطريق، وبذلك قد تقع الحوادث، والإعتداءات، أو غير ذلك من أشكال الأخطاء التي تقع على الطرقات. أما (شخصية البارانويا) فقد تصدر منها سلوكات غير مسئولة وخاطئة ضد الآخرين على الطرقات، وتكون على صورة أخطاء في القيادة، أو شتم للآخرين، وقد تصل لمستوى الضرب والتعدي باليد، أو أكثر في بعض الأوقات. وهناك أيضاً الأفراد المصابين (بالفصام)، واللذين يتوقع منهم كوارث كثيرة عندما يقودوا سياراتهم، كذلك المصابين (بالوسواس القهري) واللذين تكون درجة الحذر لديهم عالية وأكثر من الطبيعية، ويكونون في حالة من الحذر وشد الأعصاب المستمر، والقلق في أغلب الأوقات. أما أصحاب (الشخصية السوية) فذهب الباحثان بالقول، أن أبرز الدوافع لإثارة غضبهم في الطريق والتي قد تنتج عنها أخطاء في القيادة هي (الإزدحام)، لأن الانتظار الطويل في الطرقات يؤدي إلى شعورهم بالاحباط، والملل، ويزيد ذلك من توترهم. بالإضافة إلى أن حالة الطقس اليومية لها دوراً في تقلبات مزاجهم، وينعكس ذلك على أدائهم لقيادة سياراتهم. كذلك أشارا إلى أن السرعة الزائدة، تعد أحد أهم أخطاء قيادة السيارات، وأسباب حوادثها، ومن الملاحظ أن كثيراً من أخطاء السائقين أثناء قيادتهم لسياراتهم أصبحت تشكل خطراً كبيراً، وفي نفس الوقت تمثل أخطاء شائعة انعكست في شكل عادات اجتماعية يتعلمها الأفراد من بعضهم البعض، كما أنها أصبحت جزءاً من سلوكاتهم.

وأيضاً ذكر العبودي (2009) أن في الدراسة التي أجراها مونت وآلين، كان من أهم أسباب الحوادث المرورية: قلة خبرة سائقي السيارات، وضعف مهاراتهم في قيادة سياراتهم، أيضاً كانت بعض سمات الشخصية مثل: الإفراط في الثقة، الإنحياز، وحب المخاطرة، لها دوراً كبيراً في سلوكات الأفراد أثناء قيادتهم لسياراتهم. كذلك أشار إلى أن سمة (الإثارة وحب المغامرة) تعد من أهم سمات الشخصية التي من شأنها أن تؤثر على سلوكات سائقي السيارات، والتي تكون لدى الذكور أكثر منها عند الإناث.

هذا وقد أشارت الهاشمي (2010) أن الباحثين آل شارع والسيف، قاما بدراسة تحليلية لإحصائيات المرور في المملكة العربية السعودية لدراسة العوامل النفسية، والاجتماعية، لسلوكات سائقي السيارات، فتوصلا إلى أن نسبة 84% من الحوادث تعود لسلوكات خاطئة لسائقي السيارات، وأن النمط العام

لسلوك قيادة السيارات في المملكة بين الشباب يتسم بالميل إلى المخاطرة، وعدم اتباع أنظمة المرور، وعدم اتباع قواعد السلامة المرورية العامة، وأن السرعة الزائدة تحتل ما نسبته 66% من أخطاء قيادة السيارات.

أيضاً أشار حربي (1994) في دراسته التي أجراها بعنوان: "أثر العوامل الشخصية للسائق على الحوادث المرورية في الكويت"، أنه توصل إلى أن أكثر الحوادث المرورية التي تقع يكون السبب فيها أخطاء في قيادة الشباب بين الفئة العمرية ما بين (18_27) عاماً، وبنسبة 63%، ويكون آثارها جسيمة ووخيمة على أصحابها والمجتمع.

وربط كذلك حرفوش (2012) علاقة الحوادث المرورية بشكل عام بنمط شخصية سائق السيارة، فذكر أن نسبة عالية من متهوري السرعة والمهووسين بالسرعة الجنونية، سنجدهم من أصحاب (الشخصية الاندفاعية)، وهم عادة غير متزنين عاطفياً، ويفتقدون للنضج العاطفي، وردة فعلهم تتجاوز كل التوقعات، وهذه الشخصية يميل أصحابها ميلاً شديداً نحو التصرف تبعاً لاندفاعاتهم، دون مراعاة لما يترتب على ما يقومون به من أفعال، وأضاف أن مزاج تلك الشخصية غير مستقر ويتبع نزواته، وأيضاً تنتاب أصحاب هذه الشخصية نوبات غضب شديدة تقودهم كثيراً إلى العنف، أو التسرع، أو التهور، أو التغيرات السلوكية المفاجئة، وهذا الاضطراب في (الشخصية الاندفاعية) عادةً ما يبدأ في بداية مرحلة الشباب، فنجد كثيراً منهم يحاولون إيذاء أنفسهم بطريقة عنيفةٌ جداً تتفق مع طبيعة شخصياتهم الاندفاعية، وفي بعض الأوقات يصل عنفهم إلى حد الخطر على حياتهم. بالأضافة إلى أن هناك عدداً كبيراً من هؤلاء المتهورين ممن يتصفون (بالشخصية الحدية) التي تتسم بعدم الاستقرار الداخلي بشكل كبير، وتذبذب المزاج، واندفاعية مرضية بشكل خطير، وعادة ما يقودوا السيارات بتهور خطير من دون مبالاة لما يمكن أن يسببه هذا التهور من أخطاء ومصائب وكوارث.

وأشار السليماني (2003) أن الحالة والسلامة النفسية للسائق لهما دوراً بارزاً أثناء قيادة السيارات، فوضع نموذجين لسائق السيارة هما:

1. السائق المثالي: وهو من تمتع بالاتزان الانفعالي وضبط النفس، ولديه اجتماعيه حميدة، وإحساس بالمسئولية، وحسن التصرف. وهي سمات تعبر عن نضج عقلي، وعاطفي. وتشمل على:
   - أ- الإحساس بالمسئولية: وتظهر على السلوكات السليمة على الطرقات.
   - ب- حسن الحكم على الأمور: وتظهر على السائق المسيطر على الطريق، بما يخدم مفهوم الأمن والأمان على الطريق.
   - ت- تركيز الانتباه أثناء القيادة: وهي تظهر على السائق الذي يعطي الطريق حقه، ويراعي حركة المرور التي أمامه.

ث- اليقظة والحذر أثناء القيادة: وتظهر على السائق الذي يكون يقظاً ومتنبهاً لما يقع على الطرقات من مفاجئات.

2. السائق غير المثالي: هو من أتسم بعدم القدرة على ضبط النفس، ويحمل بعض ملامح الشخصية غير السوية، وتشمل:

أ- الشخصية الهستيرية: وهو شخص مندفع أثناء القيادة وسريع الانفعال، ويميل إلى حب الظهور وجذب الإنتباه.

ب- الشخصية المدمنة: هو صاحب الخيال المنحرف، الذي لا يتوانى في أي لحظة في ارتكاب الأخطاء.

ت- الشخصية الإستفزازية: هو شخص غير ناضج فكرياً، يميل إلى المغامرة، ولديه شعور بالاحباط، ويعرّض شاغلي الطريق للمخاطر المستمرة.

ث- الشخصية الأنانية: هو من يعتقد أن الطريق له وحده، ملكه، ولا حق لمن سواه في إشغال الطريق.

ج- الشخصية المتهورة: هو شخص غير ناضج، وعادةً يعيش مراهقة فكرية، وقيادته للسيارة متهورة ومندفعه.

ح- الشخصية ذات مركبات النقص: هو شخص لديه شعور بنقص داخلي، فيقوم بالتعويض عن طريق إيذاء الآخرين على الطرقات.

هذا ويتفق الباحث مع جميع ما ذكر، فالعديد من الحوادث المرورية التي تقع ماهي إلا نتيجة لأخطاء في قيادة السيارات التي يقع فيها السائق بالعمد، أو بدون عمد، وترتبط تلك الأخطاء بسمات الشخصية ارتباطاً سببياً؛ حيث أن انخفاض مستوى سمات الشخصية المتمثلة في أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، يؤدي إلى ارتفاع في معدل الأخطاء، والعكس صحيح. ومن تلك السمات: عدم الشعور بالسيطرة على الطريق، أو خلل في إتخاذ القرار عند وقوع خطأ ما من طرف آخر على الطريق.

أيضاً سمة عدم الاحساس بالمسئولية للذات، أو نحو الآخرين على الطريق، وعدم الاكتراث بما سينتج من خسائر بشرية، ومادية من جراء تلك الأخطاء أثناء القيادة، ولامبالاة مرتفعة تجاه الآخر، وكذلك سمات: عدم الثقة بالنفس، العصبية، التهور، والاندفاع على الطرقات، وهناك أيضاً سمات الإنطواء على الذات، وعدم الشعور بالإنتماء للطريق، جميعها تساعد على الوقوع في الأخطاء أثناء قيادة السيارات.

❖ التفكيرالإيجابي (Positive Thinking):

قبل الدخول إلى عالم التفكير الإيجابي، من المفيد أن نعرف: ما هو التفكير، تعريفه، أهم خصائصه، مكوناته، مصادره، وأخطائه.

التفكير:

يعد التفكير من أعظم نعم الله عز وجل على الإنسان، فبعينيه يبصر، وبأذنيه يسمع، وبقلبه يفقه، كما قال الله تعالى في كتابه: "**بل الإنسان على نفسه بصيرة**" (القيامة،14). وذكر الله تبارك وتعالى أولي الألباب بأنهم هم المتفكرون، فعندما يراد تذكير الناس تختتم الآية بالتفكير، فمن الناس من يهتدي وهم المتفكرون، ومن الناس من لا يهتدي، وهم اللذين لا يفكرون (القضاة والترتوري،2006).

وقد دعا القرآن الكريم الناس، إلى التفكير دعوة مباشرة لبيان أهمية التفكير في أكثر من موضع منها:

قول الله تعالى: "**قل إنما أعظكم بواحدة أن تقوموا لله مثنى وفرادى ثم تتفكروا** .." (سبأ،46).

وقول الله تعالى: "**إن في خلق السماوات والأرض واختلاف الليل والنهار لآيات لأولي الألباب * اللذين يذكرون الله قياماً وقعوداً وعلى جنوبهم ويتفكرون في خلق السماوات والأرض* ربنا ما خلقت هذا باطلا**" (آل عمران،191_190).

وقوله تبارك وتعالى: "**ويسألونك ماذا ينفقون قلِ العفو كذلك يبين الله لكم الآيات لعلكم تتفكرون**" (البقرة،219).

وذكر نجاتي (2005) أن القرآن الكريم بدعوته الإنسان إلى الملاحظة، والنظر، والتفكير، في الظواهر الكونية، قد وضع بهذا الأساس العلمي الذي يبدأ بالملاحظة وجمع البيانات، واستنتاج النتائج ثم التحقق من صحة هذه النتائج. فكان اهتمام القرآن الكريم بدعوة الناس إلى الملاحظة والنظر والتفكير دافعاً قوياً للمسلمين للاهتمام بتحصيل المعرفة والعلم، وإجراء البحوث التجريبية، مما أدى إلى انبثاق النهضة العلمية في المجتمع الإسلامي وإزدهار المعارف والعلوم بين المسلمين، في الوقت الذي كانت فيه أوروبا لازالت في جهالة مظلمة. وقد أشاد الرسول الكريم عليه الصلاة والسلام بالعقل، الذي يقوم بوظيفة التفكير في قوله لأشج بن عبد القيس: "إن فيك خصلتين يحبهما الله ورسوله: الحلم، والأناة" أخرجه مسلم عن عبيد وقال النووي في شرح الحديث: إن الحلم هو (العقل)، والأناة هي (التثبت وترك العجلة).

هذا وتعد عملية التفكير أيضاً بأنها إنسانية كما أشار إلى ذلك بركات (2000) وتتطلب عملية تنميتها، وتعلمها، جهوداً متميزة من أطراف عديدة في مراحل العمر المختلفة. وهي ذات صلة بالنواحي

الوراثية، والبيئية، من حيث المجالات المختلفة: الجسمية، الاجتماعية، الانفعالية، الثقافية، والحضارية، كما أن التفكير يعد مرتبطاً بالعقل، والعقل يعطي أوامره مباشرة إلى الأحاسيس، والحركات الداخلية والخارجية، للإبقاء على الخبرات السارة وإلغاء الخبرات غير السارة.

كذلك أشار تراسي (2012) أن عملية التفكير لها دوراً كبيراً وفعّالاً في تحديد كل ما يحدث لنا من تغيرات، فهي تستطيع أن تزيد وتنقص من معدل نبضات القلب، وتسهل وتعسّر عملية الهضم، وتغير التركيب الكيميائي للدم، وتساعد على النوم أو السهر، وتجعل الفرد محبوباً من الآخرين أو غير مرغوب فيه، كما أنها هي من تحدد سلوك الفرد إن كان إيجابي أو سلبي.

وتهتم نظرية بياجيه وهي إحدى النظريات المعرفية النمائية، بالكيفية التي تنمو من خلالها المعرفة لدى الفرد من خلال مراحل نموه المتعددة، فبياجيه يفترض أن إدراك الفرد لهذا العالم من حوله وأساليب تفكيره تتغير من مرحلة عمرية إلى آخرى. فتمتاز كل مرحلة بأساليب وإستراتيجيات تفكير خاصة تتحكم في إدراك الفرد وتؤثر في نمط سلوكه. لذا، ذهب بياجيه في نظريته إلى الكشف عن التغيرات التي تطرأ على تفكير الفرد والعوامل المعرفية التي تسيطر على مثل هذه التغيرات (الزغول،2010).

ومن خلال ما سبق تتبين أهمية التفكير كعملية معرفية مهمة للتغيير في نمط السلوك البشري، ونذكر له التعريف التالي:

عرّفه العبد وشهوان (2013) بأنه: نشاط عقلي إنساني يميز الإنسان عن غيره من الكائنات الحية الآخرى، ويعد من المحددات الرئيسة لسلوك الفرد.

ويعرّف الباحث التفكير بـ: هو أحد العمليات المعرفية للعقل، والتي تتحكم بالسلوك الناتج عن الفرد.

خصائص التفكير:

ذكر كلاً من: التركي (2013)، خوج (2009)، العبد وشهوان (2013)، والقضاة والترتوري (2006)، مجموعة خصائص للتفكير منها ما يلي:

1) التفكير سلوك هادف، لا يحدث في فراغ أو بلا هدف.
2) الكمال في التفكير أمر غير ممكن في الواقع.
3) التفكير سلوك تطوري، يزداد تعقيداً مع نمو الفرد.
4) التفكير الفعّال: هو التفكير الذي يستند إلى أفضل المعلومات، ويسترشد بالأساليب والإستراتيجيات الصحيحة.

مكونات التفكير:

ذكر العبد وشهوان (2013) أن للتفكير مكونات منها ما يلي:

1) العمليات المعرفية: وتشمل ثلاث مراحل:

أ ـــ عمليات معرفية معقدة مثل: حل المشكلات، وإتخاذ القرارات.

ب ـــ عمليات معرفية أقل تعقيداً مثل: الفهم، والتطبيق.

ت ـــ عمليات توجيه وتحكم فوق معرفية مثل: التخطيط، والتقويم.

2) المحتوى: وهو الإلمام بالموضوع المطروح، سواءاً كان شكلياً، أو سلوكياً، أو رمزياً.

3) العوامل الشخصية والاستعدادات: وتشمل الإتجاهات، الميول، الموضوعية، والانفعالات.

4) النواتج: وهي من إضافة جيل فورد، وتعني أشكال المعلومات التي تم حدوثها أثناء نشاط العمليات العقلية.

مصادر التفكير:

يبدو في الوهلة الأولى أن التفكير قد يكون بسيطاً ولا يأخذ وقتاً، لكن هذا لا يمنع أن له برمجة راسخة قوية، ومكتسبة من سبعة مصادر مختلفة، جعلت العقل يرجع لها ويستخدمها الفرد داخلياً، وخارجياً، كما بيّن ذلك الفقي (2008)، ومن مصادر التفكير ما يلي:

1) الوالدان والمحيط العائلي: وتشمل كل الأفراد من: الوالدين، الأخوة، الأخوات، الأجداد، الجدات، الأعمام، العمات، الخوال، والخالات.

2) الأصدقاء والمحيط الاجتماعي: وتشمل الجيران من الحي، الأصدقاء اللذين لهم آثر نفسي على الفرد، وغيرهم من محيط الفرد الاجتماعي.

3) المدرسة: وتشمل كل ما يضاف منها من سلوكات، أخلاقيات، ومعلومات، إلى ما هو موجود لدى الفرد ومخزّن في العقل، فتتم برمجتها وتصبح راسخة وقوية.

4) وسائل الإعلام: وهي مصدر مهمٌ جداً؛ حيث أكد معهد الأبحاث النفسي والفسيولوجي في نيوزيلندا أن أكثر الحالات اكتئاباً، يكون السبب فيها وسائل الإعلام.

5) الذات: بمعنى أن نتائج الإنسان هي أفكاره المتكررة التي يربطها بأحاسيسه، حتى تصبح معتقداً راسخاً في عقله.

وشبه تراسي (2012) برمجة العقل كبرمجة القرص الصلب للحاسب الآلي، فكلما أدخلت في عقلك قناعات جديدة إيجابية، شجاعة، وبناءة حول نفسك ومستقبلك، فأنت بذلك تكون وضعت له البرمجة اللازمة ليكون إيجابي. وسيؤثر ذلك حتماً على سلوكك في الحاضر والمستقبل.

أخطاء التفكير:

للتفكير عدة أخطاء ذكرها الأميري (2011) منها ما يلي:

1) إساءة التعميم أو التسرع في الإستنتاج: والمقصود بالتعميم هو: إطلاق حكم ما، على جميع أفراد المجموعة.

2) الاعتماد على مصادر غير صحيحة: مثل مجلات غير متخصصة، أو حديث إذاعي غير معروف.

3) تدخل الهوى أو العواطف في الحكم: حيث أظهرت بعض الدراسات الحديثة في علم النفس، وجود أخطاء في التفكير، نتيجة التحيز الانفعالي والعاطفي.

4) أخطاء المقارنة: الميل إلى من نحب في المقارنة ضد من لا نحب.

التفكير الإيجابي:

أشار شاهين (2008) أن هيرم أولبرايت ذكر أنه قد يقول البعض أن التفكير الإيجابي ليس إلا كومة من المخلفات، حسناً، ولكن المخلفات تصنع سماداً جيداً، وقد يساعدك الإتجاه الإيجابي في حياتك على حل جميع مشاكلك، ومع ذلك فإنه يستفز الكثيرين حتى يجعلونه أمراً يستحق المحاولة.

وأيضاً أضاف عبد الحق (2008) عندما يولد الإنسان يبدأ عقله باكتساب الأفكار من خلال والديه ومجتمعه، وغيرهم من المصادر الكثيرة التي من شأنها أن تؤثر عليه. فالعقل البشري الذي أعطاه الله تبارك وتعالى للإنسان، يتكون من عدة أجزاء، لكل جزء منها وظيفة معينة، ولعل الجزء الخاص بالوظائف النفسية والوجدانية بالعقل يعد من أهم أجزاءه؛ لأن فيه تدور كل الأفكار التي يفكر فيها الإنسان، وتتم معالجتها فيه. بالإضافة أن في هذا الجزء يكون التفكير بمعناه الشائع عند أغلب الأفراد، فتظهر فيه الذاكرة، وعمليات تخزين الأفكار في (العقل اللاواعي).

وكذلك ذكر بيفير (Peiffer,2011) أن العقل عبارة عن جبل جليدي له جزئين: جزء فوق سطح الماء، وآخر تحته. فالجزء الذي فوق السطح هو (العقل الواعي)، ويشكل النسبة الأقل من جبل الجليد، وهو مسئول عن إتخاذ القرارات اليومية التي تواجهنا في حياتنا. أما الجزء الذي تحت السطح هو (العقل اللاواعي)، ويشكل النسبة الأكبر من جبل الجليد، وهو مسئول عن التعامل مع السلوك، وعملية تكراره بشكل مستمر، ومنه يصدر السلوك الإيجابي والسلبي. فلو أخبرك أقاربك أو أصدقائك بأنك شخص محبوب لديهم على الرغم من ارتكابك بعض الأخطاء، فإن هذا الشعور سيعطيك إحساس بالأمان والطمأنينة، وسوف يترجم إلى سلوك إيجابي. ونادراً مايكون سلبي، لأنك لن تخشى النتيجة مهما كانت؛ لذا يجب أن يكون هناك معلومة، وشعوراً قوياً، لكي يتم ترسيخهما في (العقل اللاواعي)، ومن ثم تتم ترجمتهما إلى سلوك في المستقبل. فكلما تكررت المعلومة، أدى ذلك إلى ترسيخ أقوى في (العقل

اللاواعـي)، وكلمـا كـان الشـعور المصـاحب للمعلومـة أقـوى، أدى ذلـك إلى ترسـيخ أعمـق في (العقـل اللاواعي).

وقد وضع إبراهيم (2013) مقارنة بين (العقل الواعي) و(العقل اللاواعي)، وذلك لبيان قدرة هذا العقل البشري الذي وهبنا هو الله سبحانه وتعالى هي ما يلي:

العقل الواعي:

1. يعي ما يحدث وتركيزه محدود.
2. يقوم ببرمجة العقل اللاواعي، وهو منطقي ومُحلِل للأشياء.
3. من الممكن أن يعطي تعليمات، وأفكار ناجحة، وغير ناجحة للعقل اللاواعي.
4. يؤثر ويقنع العقل اللاواعي.

العقل اللاواعي:

1. ينظم، ويخزّن الذكريات، بمعنى غيّر ذكرياتك تتغير حياتك.
2. يحافظ على الجسم ويحركه، فهو المحرك للمشاعر، والعواطف.
3. أخلاقي، يعتمد على الأخلاقيات التي يكتسبها من مصادر مختلفة.
4. يصنع عادات الأفراد، ويحتاج لتثبيتها من (6_21) مرة تكراراً.
5. يأخذ كل شيء بشكل شخصي.
6. يعمل باستمرار، ويتابع كل ما يأتيه من العقل الواعي.
7. يعطي طاقة تكفي الفرد لبلوغ الهدف.

وأضاف في هذا الجانب أيضاً والتر وروبرت (2009) أنه لكي نستطيع أن نجعل عقولنا تفكر بشكل إيجابي، يجب علينا أن نمسح منها كل الأفكار السلبية، ونستبدلها بأفكار إيجابية، فإذا علمنا أن (العقل اللاواعي) لديه مساحة تعادل (10) بلايين من الكمبيوترات الخارقة، فهذا دليل حقيقي على أن (العقل اللاواعي) قابل للبرمجة مثل أي كمبيوتر من صنع البشر. ولبرمجة العقل (اللاواعي) قواعد منها ما يلي:

أ- رسالتك يجب أن تكون إيجابية وواضحة ومحددة.

ب- ضرورة أن تكون الرسالة تعبر عن الحاضر، ويصاحبها شعور قوي بما تحتويه، ليستطيع العقل اللاواعي من برمجتها.

ت- تكرار الرسالة لعدد من المرات لتصبح أقوى على العقل اللاواعي فتثبت.

كما أشارت العريفي (1996) أنه يجدر بنا ومن خلال الأفكار السلبية التي لدينا، والتي تعد آفة علينا، القول أنها تشل من قدرة عقولنا، وتحد من إمكانياتنا، وتقطع الطريق على إبداعاتنا، على عكس الأفكار الإيجابية التي تعد هي مصدر لتطورنا، وإلهام لتميزنا، فكل فكرة ذات طابع سلبي تنتج سلوك سلبي غير مرغوب فيه، وكل فكرة ذات طابع إيجابي تنتج سلوك إيجابي محبب ومرغوب فيه.

وأضاف الحسيني (2005) أن التفكير الإيجابي هو هدف سامٍ بحد ذاته للفرد، فمن خلاله يتجنب الفرد السلوكات السلبية الصادرة منه في حياته، فالبعض من الأفراد يتركون حياتهم للظروف، وردود أفعالهم تكون فقط في تلقي الصدمات منها، وأكثر المشكلات التي تواجههم إنما تكون نتيجة لطريقة تفكيرهم، فكل مشكلة لا تُحل بنفس الطريقة التي أدت إليها، وإنما يجب تغيير طريقة التفكير للتعامل معها، وهذا ليستطيع الفرد الوصول إلى حلول جديدة، مناسبة وصحيحة، للموقف أو المشكلة التي تواجهه، ويؤكد ذلك ديل كارينجي بقوله:"حياتك من صنع أفكارك".

وفي هذا الجانب أشار قاسم (2009) أن بعض الدراسات الأجنبية مثل: دراسة بارك وبيترسون، دراسة سليجمان وبترسون، ودراسة ويليام وبربير، أظهرت جميعها وجود ارتباط مباشر بين التفكير الإيجابي وبين تخطي عقبات الحياة، مثل: الضغوطات، والمنغصات، فضلاً على أن تبني الأفكار الإيجابية يساعد على التقليل من السلوكات السلبية، وكذلك يساعد على توكيد الذات، وخفض معدلات السمات غير المرغوب فيها من: قلق، وعدوان، واضطرابات الشخصية الآخرى. كما أن التفكير الإيجابي يؤدي إلى تفاعل حقيقي بين الأفراد ويساعد على خلق أجواء مناسبة من شأنها أن تنتج سلوكات إيجابية مرغوب فيها، وكذلك يمهد الطريق للإبداع والابتكار واستثمار الطاقات. أيضاً أشارت تلك الدراسات إلى مفهوم التفكير الإيجابي على أنه مفهوم شديد الخصوبة والتعقيد، مجتمعان في آن واحد. بالإضافة إلى أنه يؤثر على مجمل السلوك الإنساني تأثيراً إيجابياً، وله ارتباط وثيق بالصحة النفسية الجيدة، وبالسعادة لدى الأفراد من الجنسين بمختلف ثقافاتهم.

وأشار شاهين (2008) أن نورمان فينست بيل ذكر، إذا كان لديك الحماس والحمية، فسوف تجلب إليك الحماس والحمية، لأن الحياة ترد إلينا نفس ما نقدمه لها. وهذه الجملة تعد خلاصة التفكير الإيجابي، فكما تنتقل التعاسة والأمراض من شخص إلى آخر، كذلك السعادة والمرح والتفاؤل، ينتقلوا من فكرة إلى آخرى، ومن موقف إلى آخر. فكلما كان تفكيرك إيجابي كان حظك من السعادة، والمرح، والصحة النفسية الإيجابية، أكبر وأكبر. وكلما كنت إيجابياً كان من حولك إيجابي في تفكيره، وسلوكه، فالتفكير الإيجابي ينتقل من شخص إلى آخر بشكل سريع ومفيد.

كذلك فإن التفكير الإيجابي يعد بأنه مجموعة من المهارات المكتسبة التي تمكن الإنسان من التغلب على مشاكله، وهو أيضاً التفاؤل وبداية الطريق للنجاح. فحين يفكر الإنسان بإيجابية، فإنه يبرمج عقله ليفكر بطريقة إيجابية، أيضاً فإن التفكير الإيجابي يؤدي إلى الأعمال الإيجابية، وهو كل نمط تفكير يساهم في تحديد نمط معرفة المشاكل التي يواجهها الفرد، أو نمط الفكر اللازم لحلها، أو أسلوب العمل اللازم لتنفيذ هذه الحلول في الواقع (خليل،2013).

وأيضاً ذكر الوقاد (2012) أن فاعلية الذات تعد من أهم العوامل المؤثرة في سلوكات الأفراد وقدراتهم على تحقيق أهدافهم الشخصية، إذ أنها تمثل العامل الأساسي ذو التأثير في دافعيتهم، وأساس تفكيرهم، فالأفراد مرتفعي فاعلية الذات يكونوا أكثر إيجابية في تفكيرهم، مقارنة بالأفراد منخفضي الفاعلية للذات واللذين يميلون إلى التفكير بصورة سلبية.

وأكد والتر وروبرت (2009) أن التفكير الإيجابي يرتبط بالتفاؤل والأمل، اللذان يتعلمان مثل الضعف واليأس، إذ يختفي خلف تلك المشاعر القدرة الذاتية، كما أطلق عليها علماء النفس، وهي تدل على أن الفرد لديه القدرة على مواجهة المصاعب التي تواجهه، والتأقلم معها بشكل جيد، والتفكير الإيجابي هنا يلعب دوراً هاماً وفعّالاً في تنمية القدرة الذاتية لدى الفرد؛ حيث يقوم التفكير الإيجابي بتطوير العادات الإيجابية، التي تكون في البداية فكرة بسيطة وصغيرة، ثم تصبح من خلال الدعم الإيجابي حقيقة وواقع، مما ينعكس على القدرة الذاتية بالنمو والتطور، فكل شخص يفكر بطريقة إيجابية تكون قدرته الذاتية أقوى، ورأيه عن نفسه إيجابي، ويعلم أن هناك سلبيات ممكن أن يتخطاها بقدرته الذاتية مدعومة بالتفكير الإيجابي. ويمتاز المفكر الإيجابي: بحب الحياة وعدم الإستسلام للهزيمة، وبالرغبة الجادة في التغيير. كما ذكر روبرت شولز، أنه يمكنك أن تعمل فقط ما تعتقد أنك تستطيع عمله، يمكنك فقط أن تكون من تعتقد أنك تكونه، يمكنك أن تحصل فقط على ما تعتقد أنك قادراً على الحصول عليه، ويتوقف كل ذلك على ما تعتقده.

ومن المهم أن نعرف الطريقة التي من خلالها نستطيع أن نعيد تفكيرنا من أي أسلوب تفكيري إلى أسلوب آخر أفضل، فعملية إعادة التفكير تعني في مفهومها، وضع حلول وتصورات جديدة لأي مشكلة تواجهنا من أي نوع سواءً كانت: اجتماعية، أو أسرية، أو نفسية، أو اقتصادية، وفي أي مكان سواءً في: البيت، أو الشارع، أو العمل، وينطبق ذلك على التفكير الإيجابي (بارلو،2011).

تعريف التفكير الإيجابي:

وضع العلماء والباحثين عدة تعاريف للتفكير الإيجابي لعل من أبرزها ما يلي:

عرّف التفكير الإيجابي يرلي في قاسم (2009) بأنه: إستراتيجيات إيجابية في الشخصية، وأنه الميل والرغبة والنزعة، لممارسة سلوكات أو تصرفات، تجعل حياة الفرد ناجحة. وتقوده إلى أن يكون إنساناً إيجابياً.

كما عرّف بيفير (Peiffer,2011) التفكير الإيجابي بأنه: الإنتفاع بقابلية العقل اللاواعي، للإقتناع بشكل إيجابي.

وعرّفته العريفي (1996) بأنه: الوعي بأهمية استعمال العقل بطريقة فعّالة، تضفي إيجابية على الحياة الشخصية، أو العملية، أو الأسرية.

أيضاً عرّف ملثون (2010) التفكير الإيجابي بأنه: الوقود الذي يحفز الذات للعمل والإنجاز، من خلال استثمار كامل لقدرات وموارد الذات الإنسانية.

ومما سبق، يعرّف الباحث التفكير الإيجابي بـ: الطريقة المثلى لتجاوز عقبات الحياة، والخطوة الأولى لبداية كل نجاح.

كما يمكن من التعاريف السابقة استخلاص النقاط التالية:

1) التفكير الإيجابي يدعوا إلى ممارسة سلوكات تجعل من الفرد إنسان ناجح.
2) تدعيم العقل اللاواعي بأفكار إيجابية، لتظهر على شكل سلوكات إيجابية.
3) التفكير الإيجابي يساعد على رؤية واضحة للحياة.
4) التفكير الإيجابي قوة لصاحبه على تخطي العقبات والمصاعب.
5) التفكير الإيجابي مهارة يتم تعلمها واكتسابها.
6) التفكير الإيجابي يساعد على التحرر من المعاناة والآلام.

أهمية التفكير الإيجابي:

ذكرت السلطاني (2010) أن الإنسان هو مفكر إيجابي بطبيعته، فإذا وضع في بيئة إيجابية أنتج أفكار إيجابية، وإذا وضع في بيئة سلبية أثرت عليه وعلى تفكيره وإنتاجه بشكل سلبي.

كما أشار سعيد (2013) أنه من المهم أن نعرف أن التفكير الإيجابي هو مهارة لا يتقنها كثيراً من الأفراد، فيجب على من يريد استخدامها التدريب عليها حتى إتقانها، لتكون سبب بعد الله عز وجل في النجاح وتخطي الصعاب. فبعض الأفراد يعتقدون أن طريقة التفكير سواءً كانت إيجابية أو سلبية تكون موجودة معه منذ الولادة، وهذا معتقد غير صحيح، فيجب إخضاع العقل للتدريبه على أي طريقة نريده أن يفكر بها. فإذا فكرنا بإيجابية نستطيع أن نزيل المشاعر غير المرغوب فيها، وكذلك جميع العقبات التي تقف أمامنا لتحقيق أي نجاح، فكل نجاح في الحياة مرتبط بالنجاح العقلي الإيجابي. كما أننا لو استطعنا أن نفهم العلاقة بين (العقل اللاواعي) والإيجابية، فإننا قطعنا بذلك شوطاً كبيراً في فهم مدى أهمية التفكير الإيجابي لنا كطريقة لها تأثير في سلوكاتنا الإيجابية، وسلاح ضد السلوكات السلبية. وذلك لأن (العقل اللاواعي) يعد البنك لتخزين: المعلومات، البيانات، الأفكار، الرموز، والمشاعر. فكل ما يخزّن به يظهر على شكل سلوك يصدر من الفرد، فإذا كان ما خزّن به إيجابي كانت السلوكات إيجابية، وإذا كان ما خزّن به سلبي كانت السلوكات سلبية.

وذكر شفيع (2009) أن التفكير الإيجابي، نلهث وراء أمثاله عند الغرب، نترجمه ونحاول أن نضع له مسحة إسلامية بدلاً من مسحته الغربية المغتربة.

وقد ذكر كلير (Clear,2013) في مقال له على موقع (Huff Post Health Living)، أن التفكير الإيجابي مفيد في مجمله للفرد، وكل فرد يسعى لأن يكون إيجابي وغير سلبي. فعند البحث عن معنى لمصطلح التفكير الإيجابي، وجد أنه يعني أكثر بكثير من السعادة والتفاؤل، بل يمتد إلى بناء المهارات التي تستمر لفترة أطول بكثير من الإبتسامة. كما أنه مصطلح تتفق معه بعض المصطلحات الآخرى مثل: الأخلاق، والاستمرارية.

هذا وقد ذكرت العريفي (1996) أن الكثير من الأفراد يعتقدون أن من يخالفهم الرأي هم أشخاص لا يستمتعون معهم، في حين أننا نوسع مداركنا ومفاهيمنا من خلال الاختلاف معهم. ومن المسلمات أن سلوكات الأفراد هي حصيلة أفكارهم ومشاعرهم، فكل سلوك يصدر عن فكرة، ثم شعور، ثم تصرف، كذلك فإن كل فكرة إيجابية لديها القدرة على تغيير السلوك من سلبي إلى إيجابي، وذلك عن طريق تغذية العقل (اللاواعي) بالأفكار الإيجابية بشكل متكرر، ولأن الأفكار السلبية إذا ما تكررت أدت إلى عقد وأمراض نفسية. (فالعقل اللاواعي) يعطي كما يأخذ، وكل فكرة سلبية تؤثر على سلوك الفرد، والعكس

صحيح، إذا رسخنا الأفكار الإيجابية في (عقلنا اللاواعي) سيترجم ذلك حتماً إلى سلوك إيجابي. بالإضافة، أن من أهمية التفكير الإيجابي، نجد أنه مفتاح السعادة، فهذا الفيلسوف أفلاطون ذكر، أن السعادة هي صحة المزاج، وهناك مثل غربي يقول: "كل السعادة في العقل"، ويقول علي الطنطاوي رحمه الله: "إن في النفس الإنسانية لقوى، إذا عرفتم كيف تستفيدون منها صنعت لكم العجائب"، والكثير من علماء النفس الغربيين كتبوا عن نظرية (نحن نتصرف على حسب ما نؤمن أو نفكر به) (We Act As We Believe)، ومنهم: لويس تايس، نورمان فنست بيل، نابليون هيل، وانتوني روبنز، وجميعهم أكدوا على أن الشخص الإيجابي هو من آمن بقدراته، وإمكاناته، ثم عمل وفقاً لها فحصل على النتائج التي توقعها.

كذلك أشار سعيد (2013) أن عملية الإدراك عند الأفراد تعتمد بشكل كبير على تفكيرهم وتوجههم العقلي، فالأفراد يرون الأشياء من زوايا مختلفة. فالسلبي يرى الأشياء بشكل سلبي، والإيجابي يرى الأشياء بشكل إيجابي، وأيضاً مما يترتب على أهمية التفكير الإيجابي، أنه يزيد من قدرة الأفراد على النجاح والتصور الإيجابي للأشياء، ويجعل نظرتهم تكون أقوى وأعم وأشمل. كذلك التفكير الإيجابي يساعد الأفراد في صناعة حياتهم واختياراتهم من خلال أفكارهم، فالأفكار السعيدة تساعد على جعل الحياة بسيطة وممتعة، وأيضاً تخفف من متاعب الحياة ومصاعبها، وبالتفكير الإيجابي يكون تركيزنا أقوى، ورؤيتنا أوضح، وخططنا أفضل للحاضر والمستقبل، كما أنه يزرع فينا الثقة والأمل.

هذا وقد ذكر أيضاً شاهين (2008) أن التفكير الإيجابي كما أن له دوراً فعّالاً في تحسين الصحة العقلية، كذلك فهو مؤثر في الصحة الجسمية، بل يستطيع أن يتحكم فيها ويعافيها بإذن الله تعالى، من العلل التي تصيب الجسم. فعندما نحرر عقلنا (اللاواعي) من الأفكار السلبية، فإن الجسم يستجيب لذلك بشكل كبير. فقد أثبتت الأبحاث والدراسات أن الاكتئاب والتفكير السلبي، يقللان من الأجسام المضادة التي تعمل في الجسم، وتجعله عرضة للأمراض.

أيضاً ذكر عبدالحق (2008) أن التفكير الإيجابي ساحراً، إذا أحسنت التعامل معه وجعلته ديدنك الذي تتعامل به في حياتك اليومية، فكلما أبعدت عن عقلك (اللاواعي) الأفكار السلبية ونشرت في أركانه الإيجابية، أدى ذلك إلى تطوير قدراتك للتعامل مع كافة أمور حياتك بعد توكلك على الله عز وجل.

وكذلك فإن التفكير الإيجابي يجعلك تتأمل في نفسك، ويساعدك على استكشافك لمواهبك وقدراتك التي منّ الله بها عليك، والتي قد تنتهي حياتك وأنت لم تستفيد منها (سليجمان،2009).

إن التفكير الإيجابي يضع صاحبه على طريق التقدم والنجاح، بقدر ما يتمتع من مرونة وعدم الجمود، ومن خلال التفكير الإيجابي نكون على قدر من: المسئولية، إتخاذ القرارات، الثقة بالنفس، حسن القيادة، الأصالة، المرونة، والحيوية. كذلك فالإيجابية تعد خاصية للشخصية المسلمة المقبلة على الحياة، وتنظر بمنظور واقعي للأشياء، مستمدة قوتها من التوكل على الله تبارك وتعالى، وحسن الظن به، واخلاص عبوديتها له، فمن خلال العبودية تتحرر الشخصية من انفعالاتها الزائدة (إبراهيم،2012).

ودينيا الإسلامي أكد على أهمية النظر للأشياء بنظرة إيجابية تدعوا إلى التفاؤل والأمل، وحسن الظن بالله تبارك وتعالى، وتحث على الإيمان والسعادة، ومن بعض الآيات والأحاديث التي جاءت في هذا السياق:

قول الله تعالى: "**فإن مع العسر يسرا*إن مع العسر يسرا**" (الانشراح،5_6).

قول الله تعالى: "**قل يا عبادي الذين أسرفوا على أنفسهم لا تقنطوا من رحمة الله إن الله يغفر الذنوب جميعا إنه هو الغفور الرحيم**" (الزمر،57).

قول الله تعالى: "**قل بفضل الله وبرحمته فبذلك فليفرحوا هو خير مما يجمعون**" (يونس،58).

قول الله تعالى: "**إنه لا ييأس من روح الله إلا القوم الكافرون**" (يوسف،87).

وفي الحديث عن أنس بن مالك رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "عدوى ولا طيرة، ويعجبني الفأل الصالح: الكلمة الحسنة"، متفق عليه. والطيرة هي (التشاؤم). وعن ابن مسعود رضي الله عنه، أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: "الطيرة شرك، الطيرة شرك". رواه أحمد وأبو داود وأبن ماجه والترمذي. وإذا تتبعنا مواقفه صلى الله عليه وسلم في جميع أحواله، فسوف نجدها مليئة بالتفاؤل والرجاء، فمن تلك المواقف، ما حصل له ولصاحبه أبي بكر الصديق رضي الله عنه في طريق الهجرة وقد طاردهما سراقة، فيقول الرسول صلى الله عليه وسلم مخاطباً صاحبه وهو في حال ملؤها التفاؤل والثقة بالله: "لا تحزن إن الله معنا، فدعا عليه رسول الله صلى الله عليه وسلم، فارتطمت فرسه أي غاصت قوائمها في الأرض إلى بطنها" متفق عليه.

وإستناداً على ما سبق، يؤكد الباحث على أهمية التفكير الإيجابي في استخدامه بشكل مستمر في جميع ظروف الحياة، فهو المتنفس للتعساء، والمخرج للبؤساء، ويعطي طاقة لمن لا طاقة لديه، وحيوية لمن فقدها، ويفتح أبواب الحياة للمكتئبين والقانتين من رحمة الله تبارك وتعالى، ويرسم ملامح المستقبل، كما أنه يعد سراً من أسرار الحياة.

أنواع التفكير الإيجابي:

من المهم أن نستخدم التفكير الإيجابي في جميع أوقاتنا وجوانب حياتنا، فلا نجعله مؤقت لزمن معين، أو لمرحلة معينة، أو لظرف معين فقط. لذلك قسّم الفقي (2009) التفكير الإيجابي إلى أنواع منها ما يلي:

1) التفكير الإيجابي لتدعيم وجهات النظر: بمعنى أن كل فرد لا ييأس من كلام الآخرين، ويحاول تأكيد وجهة نظره إذا اعتقد أنها صحيحة.
2) التفكير الإيجابي بسبب التأثر بالآخرين: بمعنى أن كل فرد يستطيع أن يحقق حلمه، أو فكرته، عن طريق اتباعه لغيره والتأثر بهم في أفكارهم الإيجابية.
3) التفكير الإيجابي بسبب التوقيت: وهو تفكير إيجابي ينتج عنه سلوك إيجابي مرتبط بتوقيت وزمن معينان. فيتكرر التفكير في مثل تلك الظروف.
4) التفكير الإيجابي في المعاناة: بعض الأزمات التي تواجهنا والصعوبات التي تنتابنا، قد تكون هي مفتاح الأمل، وبوابة التغيير إلى الأفضل.
5) التفكير الإيجابي المستمر مع الزمن: يعد أفضل أنواع التفكير الإيجابي؛ لأنه مستمرٌ مع الفرد مدى حياته، فإذا واجهته مشكلة استخدم معها تفكيره الإيجابي فأوجد لها الحل.

صفات المفكر الإيجابي:

للمفكر الإيجابي صفات وضعها البهدل (2008)، والسلطاني (2010)، نذكر منها ما يلي:

1) إيمانه بوجود سلبيات في الحياة، لكن إيمانه أقوى بأن لكل مشكلة لها حل.
2) رفضه للهزيمة مهما كانت النتائج، والإصرار على التغلب عليها.
3) بنيته العقلية قوية ومتماسكة.
4) ثقته بقدراته، وامكانياته المتاحة، وعدم التقليل من قيمتها.
5) تحدثه بإيجابية، ومستوى الرضا عن الحياة لديه إيجابي.
6) متوكل على الله عز وجل.
7) إيمانه بأن لكل فرد ابداعاته، ولكن قد يحتاج لمن يساعده على إظهارها.
8) لديه قيم عليا.
9) رؤيته للأشياء تكون واضحة.

وأيضاً ذكر شكشك (2009) أن الأحداث ليس لها استجابة محددة سلفاً، وإنما لكل حدث أو موقف عدة استجابات يستطيع الفرد أن يستنبطها من الموقف نفسه، فالإيجابية تعني في جوهرها الإيمان

بقدرة الفرد على استخراج استجابة أو أكثر من الموقف الواحد، بينما السلبية تعني استجابة محددة تحتم على السلوك، بمعنى أن الهزيمة والفشل تعني عند الإيجابي النهاية لأمر وبداية لآخر، بينما عند السلبي تعني النهاية فقط. وبناءً عليه نذكر أهم مميزات المفكر الإيجابي:

1. الإيجابي يكون (الاختيار) متأصل لديه، فشعاره ما هي اختياراتي أنا ؟.
2. الإيجابي غير حتمي، ورؤيته أوسع للحياة.
3. الإيجابي يسعى لتحقيق أهدافه مهما بلغت صعوبتها.
4. الإيجابي يميل إلى المخاطرة المعقولة والمقبولة.
5. الإيجابي متفائل بالمستقبل.
6. الإيجابي لديه دافعية مرتفعة للإنجاز.
7. الإيجابي يتعلم من أخطائه، ويجعلها خطوة يخطو عليها.

إستراتيجيات التفكير الإيجابي:

وضع سليجمان (2009)، والفقي (2009)، مجموعة من الإستراتيجيات المهمة للتفكير الإيجابي منها ما يلي:

1. إستراتيجية الشخص الآخر: الحياة ممتعه، قدّرها وأرفض الهزيمه، وتأمل الأشياء الجميلة في حياتك، وضع نفسك في مكان الشخص الآخر عندما تتصور أنه السبب في تعاستك أو ما تتعرض له.
2. إستراتيجية التنقيص والتصعيد: بمعنى تنقيص الأفكار السلبية، وتصعيد الأفكار الإيجابية.
3. إستراتيجية تغيير التركيز: الرغبة الجادة في التغيير، هي أساس البداية لعمل أي شيء، وهي تغيير تقييمنا لتجارب الماضي. يقول مارديل: "كل رجلٍ عظيم أصبح عظيماً، كل رجلٍ ناجح أصبح ناجحاً، عندما وضع كل قدراته وتركيزه على هدف إيجابي محدد".
4. إستراتيجية النتائج الإيجابية: كن متفائلاً دائماً، وضع في عقلك نتائج إيجابية ومارس الرياضة فهي مفيدة لتفريغ الجهد العقلي.
5. إستراتيجية إعادة التعريف: صاحب من تعتقد أنهم إيجابيون، وابتعد عن المجادلات غير المجدية، وكل تعريف إيجابي يتبعه سلوك إيجابي، والعكس صحيح.
6. إستراتيجية التجزئة: غذي العقل بالأفكار، والعبارات الإيجابية، وكن كما يقول نابليون هيل: "يمكنك أن تحقق أي هدف، أو تحل أي مشكلة، لو جزأتها إلى أجزاء صغيرة، ثم تعاملت مع كل جزء على حده، حتى تحقق هدفك".

خصائص التفكير الإيجابي:

أضاف البهدل (2008)، كن إيجابي حتى تنعم بحياة هادئة، وتحقق أهداف بلا تردد، وتنظر بمنظور واسع نحو الحياة. ووضع مجموعة من الخصائص للتفكير الإيجابي منها:

1. التفكير الإيجابي يدفع نحو الحماس والإبداع في الحياة.
2. يحسّن من العلاقات الأسرية والاجتماعية.
3. مصدر من مصادر تقوية الإيمان بالله عز وجل.
4. يعطي الناس انطباعات حسنة عن الشخص.
5. يعطي حب للحياة، والاحترام المتبادل مع الآخرين.
6. أفضل طريقة للتحاور مع الآخرين وتحفيزهم وإدارتهم.

كما أشار سليجمان (2009) أن صاحب التفكير الإيجابي عادةً ما يبدأ يومه وهو متطلع ليوم جديد في حياته، ليعيشه كما هو بمعطياته، فهو يشعر بأن كل شيء حوله جميل، ونظرته للغد متفائلة، مما يترك آثراً إيجابياً على صحته النفسية والجسدية، فيبدوا في كامل حيويته ونشاطه. كما أن من خصائص التفكير الإيجابي، أنه يجعل صاحبه يرى الأشياء السلبية لكنه لا يذهب خلفها، ويرفض الاستسلام لها، فيفعل كل شيء ليتجنب الخسارة.

كيف تحوّل تفكيرك إلى الإيجابي:

ذكر تراسي (2012) لكي تبدأ في تحويل تفكيرك إلى الإيجابي، يجب عليك العمل على تحسين صورتك الذاتية، بتكوين تصور إيجابي وتخيل صورة نموذجية تتسم بالوضوح وتكون ملهمة، وتتطابق مع أفضل شخص لك يمكن أن تكون وتتخيل نفسك مثله؛ حيث تتكون صورتك الذاتية من ثلاثة أجزاء، وكل جزء مرتبط بالآخر، وجميعها مجتمعة تكوّن صورتك الذاتية. وهي من يحدد أفكارك، وشعورك، وكل ما تقوم به من سلوكات. وهي ما يلي:

1) صورتك النموذجية: إذا كانت الصورة النموذجية إيجابية، فأنت بذلك ستحول تفكيرك إلى الإيجابي بشكل سريع.
2) تصورك لشخصك: ويسمى (مرآتك الداخلية)، فكل تصور إيجابي لشخصك كفيل بأن يحوّل تفكيرك إلى الإيجابي، ومن ثم تغيير حياتك للأفضل.
3) تقديرك لذاتك: بمعنى إلى أي مدى أنت معجب بنفسك، ويعد هذا الجزء من أهم الأجزاء الثلاث للصورة الذاتية، فهو العنصر الانفعالي في الشخصية، والمسئول عن كثير مما يحدث في

حياتك، وهو أيضاً مصدر الطاقة التي تحدد مستوى ثقتك بنفسك، ومدى حماسك، ويسمى (المفاعل الداخلي) للشخصية، فكلما زاد أدى إلى تحول سريع للتفكير الإيجابي.

وأشار البهدل (2008) في دراسة أجرتها جامعة أمريكية قديماً في عام 1983م عن: (التحدث مع الذات)، أنها توصلت إلى أن أكثر من 80 % مما نقوله إلى أنفسنا سلبي وضد مصلحتنا، وذكرت الدراسة أن 75 % من الأمراض التي تصيبنا بما فيها أمراض السكر، وارتفاع ضغط الدم، والنوبات القلبية، تعود للحديث السلبي مع الذات. وذكر الدكتور شيد ستتر في كتابه (ماذا تقول حينما تتحدث مع نفسك): أن حديثنا مع أنفسنا في الثماني عشرة سنة الأولى من حياتنا هو (لا تفعل)، لأكثر من (148) ألف مرة، بينما نستقبل من الرسائل الإيجابية في نفس الفترة ما لا يزيد عن (400) كلمة إيجابية فقط. وفي دراسة ثانية ذكرت، أن الفرد عندما يتحدث مع نفسه في الساعة الواحدة، فإنه يتحدث ما لا يقل عن ثمانية آلاف كلمة، منها80 % سلبي.

هذا وقد ذكر الفقي (2008) أن علماء النفس الإيجابي ذكروا، عندما نفتح لخيالنا الأفق ونعطيه مساحة حتى نرسم لأنفسنا الصورة التي نحب أن نكون عليها في المستقبل، فإننا بذلك نستخدم قوة التفكير الإيجابي. وحتى نستطيع تحويل وتغيير خيالنا إلى واقع، نستخدم بعض الطرق التي تساعدنا على تحقيق ذلك منها:

1) حدد حلمك وهدفك الذي تريد تحقيقه، فالكثير من الأفراد لا يعرفون ما يريدون، ولذلك يكونون مشتتين بدون حلم ولا هدف.
2) كرر الحلم في خيالك، لأن التكرار يولد شعور إيجابي داخل العقل (اللاواعي)، ويجعلك قادراً على بلوغ حلمك وهدفك.
3) تخلص من كل الأفكار السلبية التي من شأنها أن تخفض إيجابيتك نحو خيالك، وطهّر عقلك (اللاواعي) من كل فكرة سلبية؛ لأن ذلك يذهب بك إلى المسارعة في تحقيق الحلم والخيال.
4) تفاءل وكن دائماً متفائل، واصنع لنفسك من ماضيك، وتجاربك أرضية تبني عليها للمستقبل.
5) كف عن المبالغة في المصاعب، والمشاكل التي تواجهك في حياتك، وأعطي عقلك مفهوم أن لكل مشكلة حل مهما كبرت.
6) تحدث دائماً بإيجابية عن نفسك مع نفسك، واستخدم الكلمات الإيجابية التي تساعدك على زيادة نشاطك العقلي.

وأضاف أيضاً في هذا الجانب تراسي (2012) فذكر، أنه عندما تحول تفكيرك إلى الإيجابي، فأنت ستسجل من ضمن الأفراد الناجحين أو اللذين سيصبحون ناجحين بإذن الله تعالى، وبذلك ستجعل لكل

شيء تتعلمه قيمة ومعنى. ولأنك ستحقق ذاتك من خلال تحقيقك لهدفك الذي وضعته لنفسك، وستصبح أكثر انفتاحاً على الحياة، وسيصبح من حولك يفضلون مصاحبتك، وستكون باعثاً للأمل، محباً للخير، متفائلاً بالمستقبل، تشعر بقيمتك في الحياة.

كذلك ذكر اندرس (Andreas,2010) لتحويل سمة سلبية بآخرى إيجابية، يجب أن نعرف أولاً أن قاعدة بيانات السمات غير المرغوب فيها (السلبية)، تتكون من عدد من السلوكات السلبية، فالمعتقدات السلبية الأكبر حجماً، تشتمل على معتقدات سلبية كثيرة أصغر حجماً، وتدخل في تكوين السمة غير المحببة. من هنا يجب علينا أولاً، أن نهتم بتغيير المعتقدات السلبية الصغيرة، حتى نصل إلى تغيير تدريجي للمعتقد السلبي الأكبر. فمثلاً لو أخذنا سمة (الخجل) وكانت من منظورنا سلبية، ثم بحثنا في السلوكات السلبية التي أدت للوصول إلى هذه السمة، لوجدنا أننا لسنا خجولين، بل كنا مستمعين ومنصتين جيدين للشخص المقابل. وعليه فإننا بالتفكير الإيجابي سنحول هذه السمة السلبية، إلى سمة إيجابية مرغوبة، وهي حسن الاستماع والإنصات للآخرين. إذاً، التفكير الإيجابي يعطي منظوراً متوازناً للأشياء، وهو بداية لإجراء أي تغيير لأي سمة غير محببة.

التفكير الإيجابي والتفاؤل:

يعد التفاؤل عاملاً مهماً جداً ومعززاً للتفكير الإيجابي، وهو يؤدي إلى الشعور بالسعادة والثقة بالنفس والإرادة الجامحة، ويصنع نظرة مشرقة للمستقبل، يملئها الحماس والدافعية، فما أجمل التفاؤل. فقد ذكره الرسول محمد عليه الصلاة والسلام بقوله: "يعجبني الفأل"، فهو يقلب الكدر صفواً، والتعاسة إلى سعادة، وكان الصحابة يتفاءلون في جميع أمورهم. وأضاف أن مازيني ذكر، أن المتفائل شخص متهور، يطعم دجاجته فضة، حتى تبيض له ذهباً. كما ذكر أن المتفائل هو من ينظر إلى عينيك، وعكس التفاؤل، التشاؤم الذي نهانا عنه ديننا الحنيف؛ لأنه من سوء الظن بالله تبارك وتعالى. فقد جاء في الحديث القدسي قوله: "أنا عند ظن عبدي بي"، ويقول إيليا أبو ماضي: "أيها الشاكي وما بك داءٌ،كن جميلاً ترى الوجود جميلا". فكن متفائل تكن مفكر إيجابي، فإن التفاؤل سرٌ من أسرار التفكير الإيجابي (البهدل،2008).

أيضاً أشار سليجمان (2009) أنه عندما أطلع على قانون الجذب وعرف معناه، فهم مغزى القول الشهير "تفاءلوا بالخير تجدوه"، وعرف لماذا نردد هذا القول كثيراً، وذلك لأن قانون الجذب باختصار، يجعل الأفكار الإيجابية تجذب النتائج الإيجابية، والعكس صحيح. وعليه فإن طريقة حياتنا هي انعكاس لسلوكنا، وسلوكنا انعكاس لأفكارنا، فكلما كان تفكيرنا إيجابي ويصحبه التفائل، انعكس على سلوكنا اليومي وشعورنا بالرضا والسعادة. وأيضاً التفاؤل يجعلك تتغلب على الاحباط والتقليل من قيمة ذاتك والعودة

للوراء، كما أنه يدعم التفكير الإيجابي ويقوي في نفوسنا معاني كثيرة وجميلة أفقدنا هي التشاؤم، وكذلك التفاؤل يعد من أهم الوسائل لتحقيق السعادة الداخلية، لأنه يجعلك تنظر إلى الجوانب المشرقة في حياتك فتذهب بنظرك إلى الجزء الممتلئ منها فقط.

وكذلك ذكر ليندنفيلد (Lindenfield,2010) أن جوزيت ذكر، أن العالم يملكه المتفائلون، أما المتشائمون فما هم إلا متفرجون.

وفي الشريعة الإسلامية الغراء ذكر القرني (2003) أن الآيات والأحاديث التي تدعوا إلى التفاؤل والأمل أكثر من آيات وأحاديث الوعيد والتهديد. لأن الله تبارك وتعالى جعل لكل شيء قدرا، وأيضاً ذكر أن كثيراً من الصالحين كانوا متفائلين بكل ما هو شاق وعسير عليهم، وكانت رؤيتهم لجميع الأمور أنها خيراً لهم، فالتفاؤل من حسن الظن بالله عز وجل، وحسن الظن بالأمور كلها هو من التفكير الإيجابي.

هذا وقد أضاف توفيق (2006) أن الحالة الذهنية العامة للفرد تتأثر بشكل كبير بنوعية تفكيره. فإذا زاد نشاط الجهاز الطرفي العميق، تكون نظرتنا للأمور تشاؤمية وسلبية، والفرد المحبط والمتشائم تتوالى عليه الأفكار السلبية واحدة تلو الآخرى، وينظر للماضي بنظرة الندم، وللحاضر بعدم الرضا، وللمستقبل بالتشاؤم. ومن ثم يبدأ الفرد بالشعور بالاكتئاب وترتفع لديه درجة التشاؤم والكآبة، وتزداد شكواه من كل شيء حوله. أما التفاؤل والتفكير الإيجابي فيعطيان الفرد، شعور بالإحساس بالرضا مهما كانت الصعوبات التي تواجهه، مما يجعل الفرد قادراً على التواصل مع الآخرين بكل سهولة ورضا. أيضاً فإن التفاؤل يعطي الأمل، ويدخل في النفس البهجة والسرور والسعادة، ويجعل الفرد أكثر فاعلية مع نفسه والآخرين. فكل ما يدور ويجري في العقل هو ما سيكون ظاهراً على الفرد من خلال سلوكه، فإذا كان الفرد متشائم أدى إلى سلوكات ضارة وغير محببة، والعكس إذا كان ما يجري داخل عقل الفرد قائم على التفاؤل فإن سلوكاته سيكون عنوانها الفائدة والإيجابية للفرد نفسه ثم لمن حوله.

وأشار دير (Dyer,2012) إلى الشغف والحماس، فهما يزدادان مع التفاؤل. كما أنهما قوتان تكونان داخل الفرد، فيصعب شرحها أو وصفها، وهما أيضاً دافعان يأتيان للفرد حينما يكون على الطريق الصحيح حتى يحصل على الإشباع المطلوب. ولكي يستطيع الفرد أن يحقق أحلامه ليس مطلوب منه سوى أن يتوفر لديه ذلك الشغف والحماس، فكلما كان الفرد شغوف ومتحمس، أدى إلى زيادة تفائله واستطاع أن يقهر الأعذار، فلا يكون هناك شيء يصعب تحقيقه. وإبرهام ماسلو قال لأصحاب الإنجازات: "لا بد أن يكونوا ما يستطيعوا أن يكونوه"، فعن طريق التفكير الإيجابي نكون متفائلين لتحقيق الأهداف المنشودة، ونستطيع قهر الأعذار وتحقيق الأماني.

❖ التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات:

من خلال ما سبق ذكره في الدراسة الحالية عن أخطاء قيادة السيارات، وسمات الشخصية المسببة لها، وما تم ذكره عن التفكير الإيجابي، وأهم جوانبه، وخصائصه، وما تطرقت له الدراسة من أطر نظرية حول ذلك، فإن الباحث يرى أن الدراسات التي أجريت على العلاقة بين سمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات، مثل: دراسة التويجري وسالم (2007)، دراسة العبودي (2009)، دراسة الهاشمي (2010)، دراسة الحربي (1994)، دراسة بيرنانشي وتارنوسكي (Biernachi&Tarnowski,2011)، ودراسة بينلاند وسيلبوم وجونسون (Beanland&Sellbom&Johnson,2014). جميعها أظهرت أن غالبية الأخطاء التي ترتكب من السائقين ترتبط بعلاقة سببية ببعض سمات الشخصية السلبية التي قد تندرج تحت أبعاد السمات التي تطرقت لها الدراسة الحالية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية).

فمن خلال معطيات التفكير الإيجابي من: صفات، خصائص، وإستراتيجيات، تتضح مدى أهميته كطريقة تفكير مؤثرة وفعّالة على سمات الشخصية، وكذلك معدل أخطاء قيادة السيارات، كما أن للتفكير الإيجابي القدرة على تغيير سلوك الفرد إلى السلوك الإيجابي المرغوب فيه، لاسيما سلوك سائق السيارة الذي هو محل اهتمامنا في هذه الدراسة.

فإذا استطعنا أن نعلم سائق السيارة مهارات التفكير الإيجابي، فإننا بذلك سنغير طريقة تفكيره إلى التفكير الإيجابي. الذي من خلاله كوسيط بين سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، وأخطاء قيادة السيارات، نستطيع خفض درجة سمات الشخصية السلبية، ورفع درجة السمات الإيجابية. وقد يترتب على ذلك خفض معدل ارتكاب الأخطاء التي تصدر من السائقين، أو انعدامها تدريجياً أو كلياً، مما قد ينتج عنه قلة الحوادث المرورية أو التخفيف من حدتها، والمحافظة بذلك على الأرواح، والممتلكات العامة. وقد يتحقق ذلك من خلال التحقق من صحة مسار العلاقة بين المتغيرات الثلاثة، وتأثير كل متغير على الآخر.

ثانياً/ الدراسات السابقة:

قام الباحث بالرجوع إلى محركات البحث في الشبكة العنكبوتية، ومكتبة الملك عبدالله في جامعة أم القرى، ومكتبة كلية التربية، والاطلاع على بعض المراجع ذات الصلة بالموضوع، ونظراً لقلة الدراسات السابقة في نفس هذا الموضوع _على حد علم الباحث_ فيما يخص الدراسات العربية والأجنبية على حدٍ سواء، والتي تبحث في التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية، ومعدل أخطاء قيادة السيارات؛ لذا سوف يستعرض الباحث الدراسات السابقة التي تناولت التفكير الإيجابي وبعض المتغيرات الآخرى، ودراسات سابقة تتعلق بسمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات.

أ/ دراسات تناولت التفكير الإيجابي وبعض المتغيرات الآخرى:

_ دراسة جودهارت (Goodhart,1999):

هدفت الدراسة إلى معرفة تأثير التفكير الإيجابي والسلبي في التحصيل والأداء الإنجازي في مواقف معينة، وطبقت الدراسة على عينة تتكون من (151) طالب وطالبة من طلبة الجامعات. وكانت النتائج: وجود ارتباط جوهري بين نمط التفكير الإيجابي والقدرة على الانجاز التحصيلى لدى الطلبة، وعلى العكس لم يكن هناك ارتباط جوهري بين التفكير السلبي وقدرة الطلاب على الأداء التحصيلى.

_ دراسة ريج وداهليمير(Rich & Dahlheimer,2001):

هدفت الدراسة إلى معرفة تأثير التفكير الإيجابي والسلبي في فاعلية التغذية الراجعة في تعلم بعض المفاهيم، وطبقت الدراسة على عينة تتكون من (32) من طلبة الجامعة في مرحلة البكالوريوس. وكانت النتائج: وجود فروق جوهرية في مستوى فاعلية التغذية الراجعة في تعلم المفاهيم تعود إلى نمط التفكير الإيجابي، كما أظهرت النتائج ميل الطلبة إجمالاً إلى نمط التفكير الإيجابي.

_ دراسة ريبيكا (Rebecca,2003):

هدفت الدراسة إلى معرفة تأثير التفاعل المشترك بين نمطي التفكير الإيجابي والسلبي، وبين متغيرات: الجنس، التخصص، المستوى الدراسي، والنجاح في اكتساب المفاهيم، وطبقت الدراسة على عينة من (284) طالباً وطالبة نصفهم من الذكور، والنصف الآخر من الإناث، وكانت النتائج: أن هناك تأثيراً جوهرياً لنمط التفكير الإيجابي في تعلم المفاهيم، كما أظهرت النتائج أن هناك ميلاً لدى أفراد العينة نحو التفكير الإيجابي، بينما أظهرت النتائج عدم وجود تأثيراً لمتغيرات: الجنس، التخصص، والمستوى الدراسي، في نمط التفكير الإيجابي والسلبي.

ـ دراسة بركات (2006):

هدفت الدراسة إلى التعرف على مستوى التفكير الإيجابي والسلبي لدى طلبة الجامعة في ضوء بعض المتغيرات التربوية، وطبقت الدراسة على عينة تتكون من (200) طالباً وطالبة من طلاب جامعة القدس المفتوحة، وطبقت مقياس التفكير الإيجابي والسلبي تم إعداده لهذا الغرض. وكانت النتائج: بلغت نسبة من أظهروا التفكير الايجابي (40 %)، منهم (40%) ذكوراً و(16,5 %) إناثاً، كذلك وجود فروق جوهرية بين درجات الطلاب على اختبار التفكير الإيجابي والسلبي، ترجع لمتغيرات: الجنس، وعمل الأم، وذلك لمصلحة الطالبات والطلاب أبناء الأمهات غير العاملات، أيضاً أسفرت النتائج عن عدم وجود فروق جوهرية بين درجات الطلاب على اختبار التفكير الإيجابي والسلبي تعود لمتغيرات: التحصيل الأكاديمي، مكان السكن، عمل الأب، ومستوى تعليم الأب والأم.

ـ دراسة بيترسون وسليجمان (Peterson&Seligman,2007):

هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين التفكير الإيجابي في الشخصية، وكلاً من السعادة والرضا عن الحياة. وطبقت هذه الدراسة في الولايات المتحدة الأمريكية على عينة تتكون من (2439) فرداً، وعينة آخرى من (445) من المراهقين. وطبق عليهم قائمة الإستراتيجيات الإيجابية في الشخصية. وكانت النتائج: وجود ارتباط دال موجب بين إستراتيجيات التفكير الإيجابي، مثل: الحب، الأمل، حب الاستطلاع، التدفق، وكلاً من السعادة والرضا عن الحياة، كذلك تشابهت أفراد العينتين في التفاؤل والتقبل الإيجابي للآخرين، والبحث عن معنى الحياة كجوانب للتفكير الإيجابي.

ـ دراسة قاسم (2009):

هدفت الدراسة إلى الكشف عن وجود فروق في جوانب التفكير الإيجابي في الشخصية بين مجموعتين من المفحوصين كعينة ممثلة للمجتمع المصري، وعينة ممثلة للمجتمع الإيطالي، وطبقت الدراسة على عينة قدرها (293) منهم (151) مصريين، منهم (89) طلاب جامعيين، و(62) موظفين، و(142) إيطاليين منهم (133) طلاب جامعيين، و(9) موظفين، وطبقت الدراسة المقياس العربي للتفكير الإيجابي، واستمارة البيانات الأولية من إعداد الباحث. وكانت النتائج: وجود خصائص متشابهة بين المجموعتين في أغلب جوانب التفكير وهي: الضبط الانفعالي، التقبل الإيجابي للاختلاف مع الآخرين، تقبل المسؤولية الشخصية، المسامحة، الأريحية، الذكاء الاجتماعي، تقبل الذات غير المشروط، وحب التعلم. كذلك أسفرت النتائج عن وجود فروق دالة إحصائياً بين المجموعتين في الرضا والتفاؤل. وأظهرت أيضاً تميزاً للذكور المصريين عن الإيطاليين في حب التعلم، وعكس ذلك تميزاً للإناث الإيطاليات عن المصريات في حب التعلم، وكذلك تميزت الإناث المصريات عن الإيطاليات في الأريحية.

_ دراسة محمد (2012):

هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة الارتباطية بين التفكير الإيجابي، والعوامل الخمس الكبرى للشخصية لدى طالبات رياض الأطفال بالجامعة. وطبقت الدراسة على عينة تتكون من (275) طالبة من طالبات رياض الأطفال بجامعة الجوف بالسعودية، وطبقت مقياس التفكير الإيجابي، من إعداد الباحثة، وقائمة العوامل الخمس الكبرى للشخصية، تعريب الأنصاري. وكانت النتائج: وجود علاقة ارتباطية موجبة بين التفكير الإيجابي، وعوامل الشخصية التالية: (الانبساطية، الانفتاح على الخبرة، المقبولية، ويقظة الضمير)، بينما كانت العلاقة سلبية مع سمات (العصابية).

_ دراسة الوقاد (2012):

هدفت الدراسة إلى التعرف على نسبة اسهام كلاً من: المعتقدات المعرفية لنموذج شومير، وفاعلية الذات، طبقاً لنموذج باندورا في التفكير الإيجابي والسلبي لدى عينة من طلاب الجامعة. وطبقت الدراسة على عينة تتكون من (400) طالباً وطالبة بمصر، وطبقت استبيان التفكير الإيجابي ترجمة الباحث. وكانت النتائج: وجود تأثير دال إحصائياً للمعتقدات المعرفية لطلاب الجامعة، وفاعلية ذاتهم في قدرتهم على التفكير بصورة إيجابية.

ب/ دراسات تتعلق بسمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات:

_ دراسة عبد الرحمن (1983):

هي دراسة تحليلية هدفت إلى تحليل أسباب الحوادث بالنسبة للعناصر الثلاثة: السائق، السيارة، والطريق. وفيما يخص الخصائص النفسية والاجتماعية للسائق، وجدت الدراسة أن هناك عادات متشابهة بين السائقين وهي: اللامبالاة، التهور، عدم الكفاءة، والإفراط في الثقة بالنفس. وكانت النتائج: وجود أخطاء شائعة ومتشابهة بين السائقين، هي: السرعة الزائدة بنسبة (78%)، تجاوز الإشارة الحمراء بنسبة (9%)، ويأتي بعدهما أخطاء: التجاوز الخاطئ، شرب الكحول، وتعاطي المخدرات.

_ دراسة فهيم وظفر وشامي ومفتي (1984):

هدفت الدراسة إلى التعرف على رأي أصحاب السيارات وانطباعهم عن درجة ما يصيبهم من انزعاج من سلوكات السائقين على الطرقات ومستوى تكرار حدوثها، وتحديد علاقة كلاً من: العمر، المستوى التعليمي، نوع السيارة، الجنسية، والخبرة في قيادة السيارات، بدرجة الشعور بذلك السلوك المزعج، وطبقت الدراسة في مدينة مكة المكرمة على عينة تتكون من (600) سائق سيارة، يمثلون فئات قيادة السيارات المختلفة من: خصوصي، نقل، وأجرة. وطبقت الدراسة استبيان من (35) فقرة من إعداد فريق البحث، وكانت النتائج: أن أكثر الفقرات تكرر حدوثها وتمثل السلوك المزعج الصادر عن السائقين على الطرقات هي:

1) عدم ترك مسافة كافية بين السيارتين أثناء السير.
2) الصياح والجدال عند وقوع الحادث.
3) الشتم.
4) الوقوف في الطريق لمشاهدة حدث ما.
5) استعمال المنبه بطريقة مزعجة عند تجاوز سيارة آخرى.
6) التوقف في وسط الطريق للتحدث مع سائق آخر.
7) السرعة العالية والتهور.
8) القيادة من قبل صغار السن.

_ دراسة المطير (2000):

هدفت الدراسة إلى التعرف على مشكلة قيادة طلاب المدارس للسيارات والحوادث المرورية التي يرتكبونها في مدينة الرياض، والتوزيع الجغرافي لحوادث صغار السن من السائقين في المملكة العربية السعودية، وكانت عينة الدراسة تتكون من (900) طالب من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية في مدينة

الرياض، وطبقت الدراسة استبانة أعدت لذلك. وكانت النتائج: أن ما نسبته (54 %) من طلاب المرحلة المتوسطة يقودون سيارات، وما نسبته (87 %) من طلاب المرحلة الثانوية يقودون سيارات من وإلى المدرسة. كما بينت النتائج أيضاً أن المخالفات والحوادث المرورية التي يرتكبونها الطلاب تعد نسبتها عالية ومخيفة، وتستحق الدراسة بشكل أوسع.

_ دراسة التويجري (2003):

هدفت الدراسة إلى التعرف على أهم سمات الشخصية والعوامل الاجتماعية المميزة لمرتكبي الحوادث والمخالفات المرورية من صغار السن في المملكة العربية السعودية، وتحديداً في مدن: الرياض، أبها، وحائل، وتكونت العينة من (2962) طالباً من طلاب المرحلة المتوسطة والثانوية مقسمة على (1000) طالباً من الصف الثالث متوسط، و(1962) طالباً من الصف الثالث ثانوي. وطبقت الدراسة بطارية المقاييس التي شملت الاستبيان العام، ومقاييس العوامل الشخصية والاجتماعية بعد اختبار صلاحيتها السيكومترية، وكانت النتائج: بلغت نسبة الطلاب اللذين يرتكبون مخالفات مرورية ممن يقودون السيارات (32,5 %)، بينما بلغت نسبة الطلاب اللذين ارتكبوا حوادث مرورية (48,3 %)، وأظهرت النتائج أيضاً أن الصغار يقعون في نفس الأخطاء التي يقع فيها كبار السن ممن يقودون السيارات، ومن أهمها: السرعة الزائدة، وتجاوز الإشارة الحمراء. كذلك أظهرت النتائج أن أهم سمات الشخصية التي ميزت الطلاب المخالفين هي: العدوان، الاندفاعية، المخاطرة، البحث عن الإثارة، عدم تحمل المسئولية. وأهم العوامل الاجتماعية كانت: بعض أساليب تعامل الوالدين من تدليل زائد، وقسوة، وحرمان.

_ دراسة اليوسف (2006):

هدفت الدراسة إلى معرفة أهم العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض. وطبقت الدراسة على عينة قوامها (400) سائقاً من مدينة الرياض، واستخدمت الدراسة استبانة مكونة من أسئلة تقيس الخصائص الاجتماعية للمفحوصين. كما اشتملت على أسئلة تقيس أنواع المخالفات التي يرتكبونها، بالإضافة إلى الأسباب الاجتماعية للمخالفات المرورية. وكانت النتائج: أن السرعة الزائدة، الوقوف الخاطئ، تجاوز الإشارة الضوئية الحمراء، وعدم ربط حزام الأمان أثناء قيادة السيارات، هي المخالفات الأكثر شيوعاً لدى عينة الدراسة. وكانت الدوافع لارتكاب هذه المخالفات هي: الاستعجال، طريقة قيادة الآخرين، ضغوطات الحياة، طول الإجراءات المرورية، مع عدم وجود وقت لإنجاز المعاملات.

_ دراسة بيرنانشي وتارنوسكي (Biernachi& Tarnowski, 2011):

هدفت الدراسة إلى التعرف على أسباب تراجع القدرات المعرفية والإدراكية لسائقين السيارات أثناء تقدمهم بالعمر، والتي تتأثر بسمات الشخصية (العصابية، والانبساطية). وطبقت الدراسة على عينة قدرها (160) سائقاً من فئة الرجال، ويتمتعوا بصحة جسدية جيدة. وكانوا سائقين محترفين تقع أعمارهم ما بين (20_70) عاماً، بمتوسط عمري قدره (40) عاماً، واستخدمت الدراسة استبيان آيزنك المعدل لقياس سمات الشخصية. وكانت النتائج: إستناداً على تحليل الإنحدار المتعدد، تشير النتائج إلى إمكانية التنبؤ بالقدرة المعرفية والإدراكية خلال مرحلة الشيخوخة، بالإضافة الى وجود علاقة ارتباطية بين مستوى سمة العصابية والشيخوخة، بحيث كلما تقدم الفرد بالعمر تأثرت قدرته المعرفية والإدراكية بسمة العصابية بالانخفاض، وأثرت على قدرته أثناء قيادة السيارات.

_ دراسة ريندير (Riendeau,2012):

أجريت هذه الدراسة في كندا، وهدفت إلى التعرف على دور سمات الشخصية بالقيادة الآمنة للسيارات، وطبقت الدراسة على عينة قدرها (114) سائق سيارة، تتراوح أعمارهم بين (18_89) عاماً، بمتوسط عمري قدره (42,3) عاماً، وطبقت الدراسة استبيان تعليم قيادة السيارات، ويشمل على معلومات عن: (الهفوات، الانتهاكات، والأخطاء التي ترتكب أثناء القيادة)، ومقياس لسمات الشخصية يشتمل على سمات: (العصابية، الانبساطية، الاجتهاد، الانفتاح والخبرة). وكانت النتائج: إمكانية التنبؤ بالقيادة الآمنة لدى كبار السن من خلال سمات الشخصية، بينما لم تظهر النتائج ارتباط بين سلوك سائق السيارة وسماته الشخصية، كذلك فإن سمات الشخصية لم يكن لها دوراً مؤثراً ومتساوياً على سلوك السائق بين جميع الفئات العمرية.

_ دراسة بينلاندوسيلبوم وجونسون (Beanland & Sellbom & Johnson,2014):

هدفت الدراسة إلى التنبؤ بأهم سمات الشخصية المسببة للسلوكات الشاذة أثناء قيادة السيارات، مثل: (السلوكات العدوانية، الزلات، والإهمال أثناء القيادة). وأجريت الدراسة في أمريكا، على عينة قدرها (285) سائقاً من طلاب الجامعة الشباب، وكانت النتائج: إمكانية التنبؤ من خلال (سمة العدوانية) بشكل أكبر بالسلوكات العدائية، والعادية. في حين كان التنبؤ أقل من خلال نفس السمة بارتكاب الزلات، والإهمال أثناء القيادة. كما كشفت الدراسة أيضاً عن سمات الأفراد اللذين يرتكبون سلوكات شاذة أثناء قيادة السيارات فكانوا يتسمون: بالمخاطرة، اللامسئولية، عدم الإحساس بالأمان، وعدم الانتباه لأخطائهم.

❖ التعليق على الدراسات السابقة:

من خلال العرض السابق للبحوث والدراسات السابقة، يمكن التعليق عليها بما يلي:

1_ توصلت بعض الدراسات إلى وجود علاقات ارتباطية جوهرية بين التفكير الإيجابي والإنجاز التحصيلي، كما توصلت إلى فروق جوهرية في مستوى فاعلية التغذية الراجعة لصالح التفكير الإيجابي، وأظهرت أيضاً ميل جميع الطلاب إلى التفكير الإيجابي. مثل دراسة جودهارت (Goodhart,1999)، ودراسة ريج وداهليمير (Rich& Dahlheimer,2001)،

2_ أظهرت دراسة بيترسون وسيلجمان (Peterson&Seligman,2007)، ودراسة قاسم (2010)، وجود ارتباط دال بين أنماط التفكير الإيجابي مثل: القدرة على الحب، الإمتنان، المسامحة بجميع أشكالها، حب الاستطلاع، الحكمة، حب التعلم، التفاؤل، وبين السعادة والرضا عن الحياة، وتقدير الذات. وفي دراسة الوقاد (2012) تبين وجود ارتباط بين معتقدات الطلاب المعرفية وبين قدرتهم على استخدام التفكير الإيجابي.

3_ في دراسة بركات (2006) نلاحظ أن نسبة من أظهروا التفكير الإيجابي تعود لصالح الذكور أكثر من الإناث بنسبة 40%، وكانت الفروق الجوهرية للتفكير الإيجابي تعود لصالح متغيرات: الجنس، وعمل الأم، كما أظهرت عدم وجود فروق جوهرية في متغيرات: التحصيل الأكاديمي، مكان السكن، عمل الأب، ومستوى التعليم.

4_ بعض الدراسات مثل دراسة جودهارت (Goodhart,1999)، وبيترسون وسيلجمان (Peterson&Seligman,2007)، ودراسة الوقاد (2012)، اتفقت على أن نمط التفكير الإيجابي من أسباب السعادة الحقيقية وتحقيق الذات، والإنجاز في مختلف المجتمعات.

5_ أكدت بعض الدراسات على أن مفهوم التفكير الإيجابي مفهوم شديد الثراء، فضلاً عن تعدد جوانبه واتساعه ليشمل جانباً غير قليل من السلوك الإنساني، ومتشابه في المجتمعات العربية والغربية، مثل: دراسة قاسم (2010)، وريبيكا (Rebecca,2003).

6_ بعض الدراسات أكدت على أهمية الجانب الفكري الإيجابي للإنسان، مثل: دراسة ريج وداهليمير (Rich & Dahlheimer,2001).

7_ أكدت دراسة محمد (2012) ارتباط التفكير الإيجابي بسمات الشخصية: (الإنبساطية، الإنفتاح والخبرة، المقبولية، ويقظة الضمير)، بينما كانت العلاقة سلبية مع (العصابية)، وجميعها تمثل أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية). أيضاً ارتبط التفكير الإيجابي بكلاً من: التفاؤل، السعادة، والحياة الهادئة، كما في دراسة قاسم (2010)، وبركات (2006).

8_ في دراسة التويجري (2003)، والمطير (2000)، نلاحظ أن الدراستان طبقتا على عينة سعودية من طلاب المدارس، وهي تقريباً تبحث في نفس مشكلة الدراسة الحالية ولكن من جانب آخر، أيضاً في دراسة التويجري (2003)، أظهرت النتائج أن أبرز السمات الشخصية التي ميزت عينة الدراسة كانت تتمثل في: العدوان، الاندفاعية، حب الإثارة، عدم تحمل المسئولية، بالإضافة إلى بعض العوامل الاجتماعية مثل: أساليب تربية الوالدين الخاطئة. كما أشارت إلى أن الصغار يقعون في نفس الأخطاء التي يقع فيها كبار السن ممن يقودون السيارات، وهذا يعني أن عامل العمر ليس له علاقة بارتكاب الأخطاء في قيادة السيارات، ومن أهم الأخطاء التي جاءت في الدراسة: السرعة الزائدة، وتجاوز الإشارة الحمراء.

9_ دراسة المطير (2000) أثبتت ارتفاع نسبة الطلاب صغار السن اللذين يقودون السيارات وتصدر منهم أخطاء في قيادتها. بينما في دراسة عبد الرحمن (1983) ذهب الباحث إلى تحليل أسباب حدوث الحوادث المرورية إلى ثلاث عناصر: قائد السيارة، السيارة، والطريق. وتوصل الباحث إلى أن أهم السمات التي ارتبطت بأخطاء القيادة كانت: اللامبالاة، التهور، عدم الكفاءة، والإفراط في الثقة بالنفس. كما أظهرت الدراسة أن خطأ السرعة الزائدة، كان له النسبة الأعلى بين الأخطاء الآخرى بنسبة 79%، وخطأ تجاوز الإشارة الحمراء بنسبة 9%.

10_ كان الهدف من دراسة فهيم وآخرون (1984)، معرفة مدى ما يصيب السائقين من ازعاج لسلوكات الآخرين في الطريق، ومدى تكرارها، ومعرفة علاقة متغيرات: العمر، المستوى التعليمي، نوع السيارة، الجنسية، وخبرة القيادة، بتكرار السلوك المزعج. وهي دراسة ميدانية توصلت إلى أن أكثر الأخطاء تكراراً كانت: عدم ترك مسافة كافية بين السيارتين، الصياح في الطريق، الشتم، الوقوف لمشاهدة حدث ما في الطريق، التوقف في وسط الطريق، السرعة العالية، وقيادة صغار السن. وجميعها أخطاء ترتكب أثناء قيادة السيارات، من شأنها أن تؤدي إلى حدوث الحوادث المرورية، والتي قد يكون لها ارتباط سببي بسمات الشخصية.

11_ في دراسة اليوسف (2006) العينة كانت من السائقين من سكان مدينة الرياض، وجاءت أغلب أخطاء قيادة السيارات نتيجة للعوامل الاجتماعية مثل: الإستعجال، ومجموعة من ضغوطات الحياة. بينما أشارت دراسة عبدالرحمن (1983)، وهي أيضاً كانت على عينة من السائقين، إلى ارتفاع نسبة خطأ السرعة الزائدة عن غيره من أخطاء القيادة، يليه خطأ التجاوز الخاطئ، كما أشارت إلى خطأ تعاطي الكحول، والمخدرات أثناء قيادة السيارة، وهي أخطاء ليس لها علاقة بالعمر، أو المستوى التعليمي، أو الخبرة في قيادة السيارات.

12_ دراسة بيرنانشي وتارنوسكي (Biernachi&Tarnowski,2011)، طبقت على عينة مشابهة لعينة الدراسة الحالية، وأثبتت وجود علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية: العصابية، وانخفاض القدرة المعرفية والإدراكية لسائق السيارة. كما لم تثبت وجود ارتباط بين سمات الإنبساطية، والقدرة الإدراكية للسائق. أيضاً في دراسة ريندير (Riendeau,2012)، طبقت على عينة مشابه للدراسة الحالية من السائقين، ولم تثبت الدراسة وجود علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية وسلوك سائق السيارة.

13_ في دراسة بينلاند وسيلبوم وجونسون (Beanland&Sellbom&Johnson,2014)، كانت العينة من طلاب الجامعة السائقين. وأسفرت النتائج عن إمكانية التنبؤ بشكل كبير من خلال سمات الشخصية العدوانية، بالسلوكات الشاذة التي ترتكب أثناء قيادة السيارات. وهي سمات قد يتسم بها الأفراد اللذين يحصلون على درجة منخفضة على مقياس البروفيل الشخصي لجوردن آلبورت في سمات: (السيطرة، والاتزان الانفعالي). كما أظهرت الدراسة سمات السائقين اللذين يقعون في الأخطاء الشاذة وهي: الميل إلى المخاطرة، اللامسئولية، عدم الاحساس بالأمان، وعدم الإنتباه للأخطاء الذاتية.

14_ من خلال ما سبق من دراسات، نلاحظ عدم وجود أي دراسة سابقة عربية كانت أو أجنبية، بحثت، أو تناولت، أو تعلقت بالمتغيرات الثلاثة للدراسة الحالية. ومما يجدر الإشارة له، بأن هذه الدراسة سوف تتطرق إلى أربع علاقات ارتباطية هي: علاقة التفكير الإيجابي بسمات الشخصية، علاقة التفكير الإيجابي بمعدل أخطاء قيادة السيارات، علاقة سمات الشخصية بمعدل أخطاء قيادة السيارات، وعلاقة التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات. مما يعطيها أهمية في إجراءها والبحث فيها والإستفادة من نتائجها.

ثالثاً/ فروض الدراسة:

1) يوجد تباين في المتوسطات الموزونة للدرجات على مقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، مقياس سمات الشخصية، ومقياس التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة.

2) توجد علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لدى عينة الدراسة.

3) توجد علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.

4) توجد علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.

5) توجد مسارات دالة إحصائياً للعلاقة بين التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومتغيري معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج أثناء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.

الفصل الثالث

(منهج وإجراءات الدراسة)

- منهج الدراسة
- مجتمع الدراسة
- عينة الدراسة
- أدوات الدراسة
- أساليب المعالجات الإحصائية

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة الحالية المنهج الوصفي الارتباطي (المقارن)، لمناسبته لأهداف الدراسة، وهو يقوم بدراسة الظاهرة كما توجد في الواقع، بوصفها وصفاً دقيقاً، مما يسهّل فهم العلاقات بين الظاهرة المراد دراستها، والظواهر الآخرى (أبو علام،1998).

مجتمع الدراسة:

تكوّن مجتمع الدراسة من سائقي السيارات بمدينة مكة المكرمة فقط. واللذين يحملون رخصة لقيادة السيارات، وأعمارهم تقع ما بين (18_60) عاماً، ويحملون مؤهلات علمية، ولديهم خبرة في قيادة السيارات.

عينة الدراسة:

أ_ العينة الاستطلاعية:

قام الباحث بتطبيق أدوات الدراسة على عينة استطلاعية من خارج العينة الأصلية بلغ عددها (30) سائقاً، تراوحت أعمارهم ما بين (25 _ 55) عاماً، بمتوسط عمري بلغ (39,5) عاماً، وإنحراف معياري قدره (9,6) أعوام، وتراوحت خبراتهم في قيادة السيارات ما بين (4 _ 25) سنة، بمتوسط قدره (15,9) سنة، وإنحراف معياري قدره (11,3)، وذلك بغرض التحقق من الخصائص السيكومترية (الصدق والثبات) للمقاييس الثلاثة المستخدمة في الدراسة.

ب_ العينة الأصلية:

بلغت عينة الدراسة الأصلية (100) سائقاً من سائقي السيارات من مدينة مكة المكرمة فقط، تراوحت أعمارهم ما بين (20 _60) عاماً، ولديهم رخصة لقيادة السيارات، ويحملون مؤهلات علمية، وكان اختيار العينة بالطريقة (المتيسرة) عبر الخطوات التالية:

1) تحديد أماكن تواجد الأشخاص المتيسرين من سائقي السيارات، مثل: (المساجد، القطاعات الحكومية والخاصة، طلاب الجامعة، الحدائق العامة والمتنزهات الكبيرة).
2) الذهاب إلى أماكن تواجد المفحوصين، وتوزيع أدوات الدراسة عليهم، ثم توضيح طريقة الإجابة عليها، والتأكد من ذلك. والجدول التالي يوضح طريقة توزيع الأدوات:

جدول رقم (1)

طريقة توزيع أدوات الدراسة على المفحوصين

القطاع	الجهـــة	عدد المفحوصين	النسبة المئوية
الحكومي	المديرية العامة للشئون الصحية بمكة	20	%20
	الرئاسة العامة لشئون الحرمين بمكة	10	%10
	الإدارة العامة لتعليم البنين بمكة	5	%5
الخاص	موظفي شركة سعودي أوجيه بمكة	15	%15
	موظفي شركة بن لادن بمكة	10	%10
	موظفي مؤسسة حجاج الدول العربية بمكة	15	%15
المساجد	مسجد أبي بكر الصديق بحي العمرة بمكة	7	%7
	مسجد الكاف بحي الرصيفة بمكة	3	%3
الحدائق	حديقة المعلم بحي الإسكان بمكة	5	%5
الجامعات	طلاب جامعة أم القرى بمكة المكرمة	10	%10
المجموع		100	%100

ت_ وصف العينة:

تم إجراء الدراسة الحالية على العينة الأصلية، موزعين وفقاً لعدد من المتغيرات: متغير العمر، المستوى التعليمي، والخبرة في قيادة السيارات، ويمكن عرض عينة الدراسة وفقاً لهذه المتغيرات في الجدول التالي:

جدول (2)

خصائص العينة الأصلية للدراسة وفقاً لمتغيرات العمر، المستوى التعليمي، وعدد سنوات الخبرة في قيادة السيارات (ن=100)

المتغيرات		التكرارات	النسبة لمئوية
العمر	من 20_30	29	%29
	أكثر من 30_40	33	%33
	أكثر من 40_50	16	%16
	أكثر من 50_60	22	%22
	المجموع	100	%100
	المتوسط	37,18	
	الإنحراف المعياري	11,18	
المستوى التعليمي	مؤهل متوسط	49	%49
	مؤهل جامعي	45	%45
	دراسات عليا	6	%6
	المجموع	100	%100
عدد سنوات الخبرة في قيادة السيارات	من 1_10	21	%21
	أكثر من 10_20	38	%38
	أكثر من 20_30	19	%19
	أكثر من 30	22	%22
	المجموع	100	%100
	المتوسط	18,43	
	الإنحراف المعياري	10,35	

أدوات الدراسة:

1) **مقياس السلوك المزعج في القيادة:**

من إعداد فهيم (1984)، ويرجع اختيار الباحث لهذا المقياس للأسباب التالية:

1) تطبيق المقياس على البيئة السعودية من قبل، حيث طبقه معد المقياس وفريق عمله على دراسة مشابهة أجريت سابقاً.

2) مناسبة المقياس لأغراض الدراسة.

3) قلة المقاييس العربية المتوافرة التي تقيس معدل أخطاء قيادة السيارات _على حد علم الباحث_.

وصف المقياس:

يتكون المقياس من (35) فقرة، مقسمة إلى قسمين، الأول: يقيس معدل أخطاء قيادة السيارات، والثاني: يقيس درجة الانزعاج منها. فيقوم المفحوص بوضع إشارة على الخطأ الذي يرى أنه ينطبق عليه في الطريق، وفي نفس الوقت يضع إشارة آخرى على درجة انزعاجه من هذا الخطأ. والمقياس يشمل على اختيارات موزعة مابين (لا يوجد إلى غالباً) بالنسبة لمعدل الأخطاء، واختيارات ما بين (غير مزعج إلى مزعج جداً) بالنسبة لدرجة الانزعاج، وجميع العبارات تمثل مجموعة من الأخطاء التي نشاهدها ونقع فيها أثناء قيادة السيارات على الطرقات.

تصحيح المقياس:

تصحح جميع العبارات بطريقة ليكرت (4 : 3 : 2 : 1)، وللاستجابتين يميناً ويساراً، حيث تمثل الدرجة الأكبر على الجانب الأيمن معدل ارتكاب الخطأ، وتساوي (4). والدرجة الأكبر على الجانب الأيسر مستوى الانزعاج من الخطأ، وتساوي (4).

المؤشرات السيكومترية للمقياس:

تعد الإجراءات التي قام بها فهيم (1984) هي إجراءات صدق مقبولة، وللتأكد من الخصائص السيكومترية (الصدق والثبات) لمقياس السلوك المزعج في القيادة للدراسة الحالية، ومدى وضوح فقراته للمفحوصين ومناسبته لهم، أمكن للباحث استخدام الطرق التالية للتأكد من ذلك.

أ_ الصدق: للتحقق من صدق المقياس، استخدم الباحث طريقة الإتساق الداخلي، ويمكن عرضها من خلال جدول رقم (3) التالي:

جدول (3)

معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات مقياس السلوك المزعج، والدرجة الكلية للمقياس لدى العينة الاستطلاعية (ن= 30)

معدل الأخطاء				درجة الانزعاج			
رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط
1	**0,66	19	**0,82	1	**0,61	19	**0,65
2	**0,62	20	**0,61	2	*0,56	20	**0,65
3	*0,38	21	**0,70	3	**0,62	21	**0,63
4	**0,66	22	**0,71	4	**0,47	22	**0,55
5	**0,65	23	**0,69	5	**0,65	23	**0,63
6	**0,61	24	**0,74	6	**0,66	24	**0,61
7	**0,58	25	**0,65	7	**0,63	25	**0,57
8	**0,80	26	**0,73	8	**0,55	26	**0,66
9	**0,51	27	**0,74	9	**0,63	27	**0,53
10	**0,64	28	**0,80	10	**0,61	28	**0,66
11	**0,62	29	**0,63	11	**0,57	29	**0,68
12	**0,82	30	*0,46	12	**0,66	30	**0,59
13	**0,68	31	**0,86	13	**0,53	31	**0,50
14	**0,71	32	**0,72	14	**0,66	32	**0,65
15	**0,54	33	**0,66	15	**0,68	33	**0,64
16	**0,60	34	**0,53	16	**0,59	34	**0,65
17	**0,62	35	**0,70	17	**0,62	35	**0,57
18	**0,75			18	**0,47		
** دال عند مستوى دلالة (0,01) ، * دال عند مستوى دلالة (0,05)							

يتضح من خلال الجدول رقم (3) أن هناك مؤشرات مقبولة، تعبر عن صدق مقياس السلوك المزعج في القيادة لمعدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج كلاً على حدة، حيث تراوحت معاملات الارتباط لفقرات مقياس الأخطاء بين (0,38_0,82)، وهي قيم دالة بدلالة تتراوح بين (0,05_0,01)، وكانت جميع الارتباطات دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا الفقرة رقم (3) كانت دالة عند مستوى دلالة

(0,05). وبالنسبة للدرجة الكلية لمقياس الانزعاج، فقد جاءت جميع قيم الفقرات الفرعية مرتبطة بالدرجة الكلية، حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0,50_0,68)، وهي معاملات ارتباط دالة جميعها عند مستوى دلالة (0,01). وجميع القيم التي تقع عند مستوى دلاله بين (0,05 _0,01) تكون دالة إحصائياً (أبو علام،1998).

ب_ الثبات: فيما يخص حساب الثبات لمعد المقياس، فلم يجد الباحث أي إشارة إلى طريقة حساب الثبات، مما استدعى منه أن يحسب ثبات المقياس بعدة طرق للتأكد من ذلك. وللتحقق من ثبات المقياس استخدم الباحث طريقة معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، ويمكن عرضهما من خلال جدول رقم (4) التالي:

جدول (4)

قيم معاملات الثبات من خلال معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، لمقياس السلوك المزعج في القيادة لدى العينة الاستطلاعية (ن =30)

متغيرات معدل أخطاء القيادة	معادلة كرونباخ الفا	التجزئة النصفية		
		معامل الارتباط	تصحيح طول المقياس	
			سبيرمان – براون	جتمان
معدل الأخطاء	0,75	0,92	0,96	0,96
درجة الانزعاج	0,74	0,57	0,72	0,72

يتضح من خلال الجدول رقم (4) أن مقياس السلوك المزعج في القيادة، يتسم بخصائص سيكومترية مقبولة، فقد بلغت قيمة معادلة كرونباخ الفا لدرجة الأخطاء (0,75)، ولدرجة الانزعاج بلغت (0,74)، وهي معاملات ثبات يمكن الوثوق فيها والإطمئنان بها على ثبات مقبول للمقياس. وبلغت معاملات ثبات التجزئة النصفية بعد تصحيح طول الاختبار بمعادلة سبيرمان براون، وجتمان، فكانت لدرجة الأخطاء بمعادلة سبيرمان براون (0,96)، وبمعادلة جتمان (0,96)، بينما وصلت لدرجة الانزعاج بمعادلة سبيرمان براون (0,72)، وبمعادلة جتمان (0,72)، وهذه القيم تشير إلى معاملات ثبات مقبولة، يمكن الاعتماد عليها في حساب ثبات المقياس. مما يجعلنا نطمئن عند الاعتماد عليه في قياس معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج لدى عينة الدراسة الحالية.

2) **مقياس البروفيل الشخصي:**

إعداد جوردن، اقتباس وترجمة جابر وأبو حطب (1973)، ويرجع اختيار الباحث لهذا المقياس للأسباب التالية:

1) تطبيق المقياس على بيئة عربية من قبل، حيث طبقه جابر وأبو حطب على عينة من طلاب الجامعة في مصر.
2) ملائمة هذا المقياس لجميع فئات الدراسة الحالية.
3) يقيس أربع جوانب للشخصية، لها أهميتها في الأعمال اليومية بالنسبة للشخص السوي، هي: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية). كما أنها جوانب مستقلة نسبياً، وسمات ذات أهمية سيكولوجية.
4) يعد مقياس البروفيل الشخصي من أقل الاختبارات قابلية للتشويه من قبل المفحوصين، اللذين يحاولون أن يعطوا صورة طيبة عن أنفسهم.

وصف المقياس:

يتكوّن مقياس البروفيل الشخصي من (18) مجموعة وصفية، كل مجموعة تحتوي على أربع عبارات تمثل إحدى سمات الشخصية الأربع: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، جملتان من الأربع متشابهتان من حيث أن لها قيمة تفضيلية عالية، بمعنى أن الأفراد العاديين يعدونها متساويتان، والجملتان الأخيرتان متساويتان في القيمة التفضيلية المنخفضة. ويقوم المفحوص بوضع إشارة على السمة التي يرى أنها تنطبق عليه أكثر من غيرها من السمات الآخرى، وفي نفس الوقت يضع إشارة آخرى على السمة التي يرى أنها تنطبق عليه أقل من غيرها، ويترك إثنتان بدون إشارات. والمقياس له أربعة أبعاد أساسية، ولها أهميتها النفسية، وذلك بحسب ما جاء في كراسة تعليمات البروفيل الشخصي، هي:

أ- سمة السيطرة: الأفراد المسيطرون لغوياً، واللذين لهم دوراً نشطاً في الجماعة، والواثقون من أنفسهم، والجازمون المصرون في علاقاتهم بالآخرين، واللذين يميلون إلى إتخاذ القرارات، ومستقلين عن غيرهم، سيحصلون على درجات عالية على هذا المقياس. أما أصحاب الدور السلبي في الجماعات، واللذين لديهم نقص بالثقة بالذات، ويعتمدون على الآخرين، تكون درجتهم منخفضة. وتمثل العبارات الأولى من كل مجموعة بعدد (18) عبارة بعد (السيطرة).

ب- سمة المسئولية: الأفراد اللذين يقدرون على الاستمرار في أي عمل يكلفون به، والمثابرون، والمصممون، واللذين يمكن الاعتماد عليهم، سيحصلون على درجات عالية على هذا المقياس. أما

الأفراد العاجزون عن الاستمرار عما يوكل إليهم، ويميلون إلى عدم القيام بمسئولياتهم، فسيحصلون على درجات منخفضة. وتمثل العبارات الثانية من كل مجموعة بعدد (18) عبارة بعد (المسئولية).

ت- سمة الاتزان الانفعالي: الأفراد المتزنون انفعالياً، واللذين هم عادةً بمنأى عن القلق، والتوتر العصبي، درجاتهم ستكون عالية على هذا المقياس. أما أصحاب القلق الشديد، والحساسية، والعصبية، وعدم تحمل الاحباط، درجاتهم ستكون منخفضة. وتمثل العبارات الثالثة من كل مجموعة بعدد (18) عبارة بعد (الاتزان الانفعالي).

ث- سمة الاجتماعية: الأفراد اللذين يحبون مخالطة الناس والعمل معهم، ويرغبون في التجمعات، تكون درجاتهم عالية على هذا المقياس. أما الأفراد اللذين لا يفضلون الإتصالات الاجتماعية، ولا يرغبون في التجمعات، تكون درجاتهم منخفضة. وتمثل العبارات الرابعة من كل مجموعة بعدد (18) عبارة بعد (الاجتماعية).

تصحيح المقياس:

يصحح البروفيل الشخصي باستخدام مفتاح التصحيح الذي يشتمل على أربعة أقسام. القسم الأول لتصحيح بعد السيطرة، والثاني لتصحيح بعد المسئولية، والثالث لتصحيح بعد الاتزان الانفعالي، والرابع لتصحيح بعد الاجتماعية، حيث تعطى كل عبارة تفضل تفضيلاً أكبر درجتان، وكل عبارة لا توضع عليها علامة لها درجة واحدة، وكل عبارة تفضل تفضيلاً أقل لا تحسب لها أي درجة.

المؤشرات السيكومترية للمقياس:

لاحظ الباحث صيغة السؤال في المقياس موجهة نحو المعلم، فقام بتحويله نحو المفحوص مباشرةً، وذلك ليسهل على المفحوص فهم السؤال والإجابة عليه، مثل: (يمكنه أن يختلط اجتماعياً بطريقة سليمة)، إلى (يمكنني أن أختلط اجتماعياً بطريقة سليمة)، وهكذا لباقي فقرات المقياس. وللتأكد من مدى وضوح فقرات المقياس، وفهمه من قبل المفحوصين، وللتأكد من الخصائص السيكومترية (الصدق والثبات) للمقياس، ومدى مناسبته لأفراد العينة، أمكن للباحث استخدام الطرق التالية للتأكد من ذلك. ويمكن عرضها بالشكل التالي:

أ- الصدق: قام حسين (1994) بتطبيق المقياس على عينة من طلاب جامعة عين شمس بمصر، وقام بالتأكد من صدق المقياس بطريقة النسب الحرجة؛ حيث استخدم درجات الطلاب (ن=50) على مقياس

الوحدة النفسية كمحك للأداء على السمات الأربع، وكانت قيم النسبة الحرجة لسمة السيطرة (6,37)، ولسمة المسئولية (0,14)، ولسمة الاتزان الانفعالي (2,1)، ولسمة الاجتماعية (3,52)، وهذه القيم تعد دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,05)، (0,01)، وبذلك يكون المقياس صالح للتطبيق على عينة الدراسة. وللتحقق من صدق المقياس في الدراسة الحالية، استخدم الباحث طريقة الإتساق الداخلي، ويمكن عرضها على النحو الآتي:

جدول (5)

معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات مقياس البروفيل الشخصي، والدرجة الكلية للمقياس لدى العينة الاستطلاعية (ن=30)

السيطرة		المسئولية		الاتزان الانفعالي		الاجتماعية	
رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط
1	0,65**	1	0,49**	1	0,66**	1	0,56**
2	0,40*	2	0,62**	2	0,56**	2	0,64**
3	0,62**	3	0,59**	3	0,64**	3	0,43*
4	0,60**	4	0,52**	4	0,65**	4	0,57**
5	0,47**	5	0,52**	5	0,43*	5	0,48**
6	0,48**	6	0,62**	6	0,70**	6	0,52*
7	0,48**	7	0,56**	7	0,68**	7	0,64**
8	0,45*	8	0,56**	8	0,63**	8	0,64**
9	0,61**	9	0,69**	9	0,63**	9	0,63**
10	0,67**	10	0,66**	10	0,64**	10	0,81**
11	0.67**	11	0,56**	11	0,56**	11	0,65**
12	0,53**	12	0,45**	12	0,58**	12	0,70**
13	0,59**	13	0,41*	13	0,45*	13	0,49**
14	0,69**	14	0,67**	14	0,61**	14	0,42*
15	0,59**	15	0,41*	15	0,65**	15	0,63**
16	0,57**	16	0,42*	16	0,60**	16	0,44*
17	0,63**	17	0,52**	17	0,61**	17	0,63**
18	0,50**	18	0,39*	18	0,44*	18	0,66**
** دال عند مستوى دلالة (0,01) ، * دال عند مستوى دلالة (0,05)							

يتضح من خلال الجدول رقم (5) أن هناك مؤشرات مقبولة تعبر عن صدق مقبول لكل بعد من أبعاد مقياس البروفيل الشخصي لقياس سمات الشخصية؛ حيث تراوحت معاملات الارتباط لفقرات بعد السيطرة بين (0,40_ 0,69)، وهي قيم دالة بدلالة تتراوح بين (0,05_ 0,01)، وكانت جميع الارتباطات دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا فقرتين، هما رقم (8،2)، كانتا دالة عند مستوى دلالة (0,05).

أما بالنسبة للدرجة الكلية لبعد المسئولية، فقد جاءت جميع قيم الفقرات الفرعية مرتبطة بالدرجة الكلية؛ حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0,39_ 0,69)، وهي معاملات ارتباط دالة بدلالة تتراوح بين (0,05_ 0,01)، حيث كانت جميع القيم دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا أربعة فقرات وهي تحمل أرقام (13،15،16،18)، كانت دالة عند مستوى دلالة (0,05).

وبالنسبة للدرجة الكلية لبعد الاتزان الانفعالي، فقد جاءت جميع قيم الفقرات الفرعية مرتبطة بالدرجة الكلية؛ حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0,43_0,70)، وهي معاملات ارتباط دالة بدلالة تتراوح بين (0,05_ 0,01)، حيث كانت جميع القيم دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا ثلاثة فقرات وهي تحمل أرقام (5،13،18)، حيث كانت دالة عند مستوى دلالة (0,05).

وفيما يخص الدرجة الكلية لبعد الاجتماعية، فقد جاءت جميع قيم الفقرات الفرعية مرتبطة بالدرجة الكلية؛ حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0,42_0,81)، وهي معاملات ارتباط دالة بدلالة تتراوح بين (0,05 _ 0,01)، حيث كانت جميع القيم دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا أربعة فقرات وهي تحمل أرقام (3،6،14،16)، حيث كانت دالة عند مستوى دلالة (0,05).

وهذه الارتباطات بهذا الشكل، تشير إلى معاملات صدق مقبولة، يمكن الاعتماد عليها بشكل كبير في قياس سمات الشخصية من خلال مقياس البروفيل الشخصي، حيث ذكر علام (2010) أن القيم التي تقع عند مستوى دلاله بين (0,05_ 0,01)، تكون دالة إحصائياً.

ب_ الثبات: قام حسين (1994) بحساب الثبات للمقياس بطريقة تحليل التباين (ن=50)، وكانت قيم الثبات كالآتي: لسمة السيطرة (0,63)، ولسمة المسئولية (0,42)، ولسمة الاتزان الانفعالي (0,58)، ولسمة الاجتماعية (0,52)، وهي قيم تعد دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01)، وللتحقق من ثبات المقياس للدراسة الحالية، استخدم الباحث طريقة معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، ويمكن عرضهما بالشكل التالي:

جدول (6)

قيم معاملات الثبات من خلال معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، لمقياس البروفيل الشخصي، لقياس سمات الشخصية لدى العينة الاستطلاعية (ن =30)

متغيرات سمات الشخصية	معادلة كرونباخ الفا	التجزئة النصفية		
		معامل الارتباط	تصحيح طول المقياس	
			سبيرمان — براون	جتمان
السيطرة	0,76	0,76	0,86	0,86
المسئولية	0,79	0,81	0,90	0,90
الاتزان الانفعالي	0,80	0,84	0,91	0,91
الاجتماعية	0,77	0,89	0,94	0,94

يتضح من خلال الجدول رقم (6) أن قيم معادلة كرونباخ الفا التي بلغت (0,76) لبعد السيطرة، و(0,79) لبعد المسئولية، و(0,80) لبعد الاتزان الانفعالي، و(0,77) لبعد الاجتماعية، هي قيم جميعها تشير لثبات مقبول، كما بلغت معاملات ثبات التجزئة النصفية بعد التصحيح بسبيرمان براون (0,86) للسيطرة، و(0,90) للمسئولية، و(0,91) للاتزان الانفعالي، و(0,94) للاجتماعية، كما بلغت القيم بمعادلة جتمان (0,86) للسيطرة، و(0,90) للمسئولية، و(0,91) للاتزان الانفعالي، و(0,94) للاجتماعية، وهي قيم جميعها تعبر عن ثبات مقبول.

3) **مقياس التفكير الإيجابي:**

إعداد إنجرام وويسنكي، اقتباس وترجمة الوقاد (2012)، ويرجع اختيار الباحث لهذا المقياس للأسباب التالية:

1) تطبيق المقياس على بيئة عربية من قبل، حيث طبقه الوقاد (2012) على عينة من طلاب جامعة بنها بمصر.

2) مناسبة المقياس للعينة الحالية للتعرّف على التفكير الإيجابي.

3) شيوع استخدامه في العديد من الدراسات الأجنبية، في ظل قلة المقاييس العربية المتوافرة والمناسبة ــعلى حد علم الباحثــ.

وصف المقياس:

يتكون المقياس من (30) عبارة في صورة تقرير خماسي التدرج، يختار المفحوص ما بين خمسة بدائل تتراوح ما بين (أوافق تماماً إلى لا أوافق تماماً)، وتدور عبارات المقياس حول مجموعة من الأفكار التي قد تخطر على بال الفرد، وتتعلق بالمستقبل، وبذاته والآخرين، وترتبط بخبراته السابقة. ويقوم المفحوص بوضع إشارة على العبارة التي يرى أنها تنطبق عليه أو يوافق عليها.

طريقة التصحيح:

تصحح جميع العبارات بطريقة ليكرت (5 : 4 : 3 : 2 : 1)، حيث قام مترجم المقياس بصياغة جميع العبارات في صورة إيجابية، تتراوح ما بين (أوافق تماماً إلى لا أوافق تماماً)، وتكون أعلى درجة يأخذها المفحوص (5) وأقل درجة (1).

المؤشرات السيكومترية للمقياس:

للتأكد من الخصائص السيكومترية (الصدق والثبات)، لمقياس التفكير الإيجابي ومدى وضوح فقراته، ومناسبته لعينة الدراسة، أمكن للباحث استخدام الطرق التالية للتأكد من ذلك، ويمكن عرضها بالشكل التالي:

أ_ الصدق: قام مترجم المقياس الوقاد (2012) بالتأكد من صدق المقياس بطريقة الإتساق الداخلي؛ وذلك بتطبيقه على عينة (ن=55) من طلاب جامعة بنها بمصر؛ حيث كانت جميع قيم معاملات الارتباط ما بين (0,60، 0,79)، مما يعد مؤشراً على صدق فقرات المقياس. وللتحقق من صدق المقياس

في الدراسة الحالية، استخدم الباحث طريقة الإتساق الداخلي، ويمكن عرضها من خلال جدول رقم (7) على النحو الآتي:

جدول (7)

معاملات ارتباط بيرسون بين فقرات مقياس التفكير الإيجابي، والدرجة الكلية للمقياس لدى العينة الاستطلاعية (ن=30)

رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط	رقم العبارة	الارتباط
1	*0,37	11	**0,76	21	**0,57
2	**0,60	12	**0,50	22	**0,60
3	**0,52	13	**0,72	23	**0,65
4	**0,51	14	**0,72	24	*0,43
5	**0,44	15	**0,52	25	**0,77
6	**0,68	16	**0,67	26	**0,49
7	*0,44	17	**0,72	27	**0,58
8	**0,63	18	**0,60	28	**0,64
9	**0,55	19	**0,67	29	*0,43
10	**0,57	20	**0,69	30	**0,55
** دال عند مستوى دلالة (0,01) ، * دال عند مستوى دلالة (0,05)					

يتضح من خلال الجدول رقم (7) أن صدق الإتساق الداخلي بين الدرجة الكلية لمقياس التفكير الإيجابي والفقرات الفرعية للمقياس كان بينها معاملات ارتباط دالة بين مستوى دلالة يتراوح بين (0,05 _0,01)، مما يعطي مؤشراً على صدق الإتساق الداخلي للمقياس؛ حيث تراوحت معاملات الارتباط بين (0,37_ 0,77)، وهي قيم جميعها دالة عند مستوى دلالة (0,01)، ماعدا أربعة فقرات ارتبطت بالدرجة الكلية للتفكير الإيجابي عند مستوى دلالة (0,05)، والفقرات تحمل أرقام (1،7،24،29)، وبهذا تشير معاملات الارتباط لصدق إتساق داخلي مقبول يمكن الاعتماد عليه للوثوق في صدق مقياس التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة الحالية. وجميع القيم التي تقع بين مستوى دلالة (0,05_0,01)، تكون دالة إحصائياً (أبو علام،1998).

ب_ **الثبات:** قام مترجم المقياس الوقاد (2012) بحساب ثبات المقياس بطريقة إعادة تطبيق الاختبار؛ حيث كانت قيم معاملات الارتباط بين درجات أفراد العينة الاستطلاعية (ن=55)، في مرتين بفارق زمني مدة أسبوعين، بلغت (0,85). وبطريقة معادلة كرونباخ الفا بلغت قيمة معامل الفا (0,73). وللتحقق من ثبات المقياس للدراسة الحالية، استخدم الباحث طريقة معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، ويمكن عرضهما بالشكل التالي:

جدول (8)

قيم معاملات الثبات من خلال معادلة كرونباخ الفا، والتجزئة النصفية، لمقياس التفكير الإيجابي، لدى العينة الاستطلاعية (ن=30)

المتغيرات	معادلة كرونباخ الفا	التجزئة النصفية		
		معامل الارتباط	تصحيح طول المقياس	
			سبيرمان – براون	جتمان
التفكير الإيجابي	0,73	0,81	0,91	0,91

يتضح من خلال الجدول رقم (8) أن هناك معاملات ارتباط مقبولة، فقد بلغ معامل ارتباط معادلة كرونباخ الفا (0,73)، وبلغ معامل ثبات التجزئة النصفية بعد التصحيح بمعادلة سبيرمان براون (0,91)، وبمعادلة جتمان بلغ (0,91)، وهي معاملات ثبات مقبولة، مما تشير إلى ثبات يمكن الاعتماد عليه في قياس التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة الحالية باستخدام مقياس التفكير الإيجابي الحالي.

الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

للتحقق من صحة فروض الدراسة، استخدم الباحث برنامج الحزم الإحصائية لتحليل البيانات التربوية (SPSS) في معالجة البيانات. والأساليب المستخدمة هي:

1) المتوسطات الموزونة للتحقق من صحة الفرض الأول.
2) معامل ارتباط بيرسون للتحقق من صحة الفروض: الثاني، الثالث، والرابع.
3) تحليل المسار للتحقق من صحة الفرض الخامس.

الفصل الرابع

(عرض وتفسير نتائج الدراسة)

- نتيجة الفرض الأول
- نتيجة الفرض الثاني
- نتيجة الفرض الثالث
- نتيجة الفرض الرابع
- نتيجة الفرض الخامس

نتائج الدراسة:

يعرض هذا الفصل النتائج التي توصلت إليها الدراسة، من خلال معالجة كل فرض من فروض الدراسة، على النحو التالي:

الفرض الأول:

ينص الفرض الأول على أنه: "يوجد تباين في المتوسطات الموزونة للدرجات على مقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، مقياس سمات الشخصية، ومقياس التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة".

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث المتوسط الموزون، للتعرف على الأوزان المرجحة على كل فقرة والدرجة الكلية للمقياس لدى عينة الدراسة، وتستخدم المتوسطات الموزونة عادةً عندما تكون المقاييس متعددة ومختلفة، كما في الدراسة الحالية. والجدول التالي يوضح المتوسطات الموزونة للدرجات على كل مقياس من المقاييس الثلاثة:

جدول (9)

المتوسطات الموزونة للدرجات على مقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج، مقياس سمات الشخصية، ومقياس التفكير الإيجابي، لدى عينة الدراسة (ن =100)

المتغيرات	المتوسط الموزون	الترتيب
التفكير الإيجابي	4,10	1
درجة الانزعاج	3,45	2
معدل الأخطاء	2,95	3
السيطرة	2,14	4
الاجتماعية	2,08	5
الاتزان الانفعالي	1,91	6
المسئولية	1,87	7

يتضح من خلال الجدول رقم (9) أن المتوسط الموزون للتفكير الإيجابي ككل بلغ (4,10)، وهو مؤشر لمستوى مرتفع لتفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة، بينما المتوسطات الموزونة لفقرات مقياس التفكير الإيجابي قد تراوحت بين (3,47_ 4,59). وتتفق هذه النتيجة مع نتائج: دراسة بركات (2006)،

قاسم (2010)، والوقاد (2012)، والتي تشير جميعها إلى ارتفاع مستوى التفكير الإيجابي لدى عينة تلك الدراسات مع مراعاة اختلاف العينة والهدف من الدراسة. ويعزو الباحث ارتفاع مستوى التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة الحالية، إلى تنوع العينة بجميع فئاتها: العمرية، التعليمية، واختلاف سنوات الخبرة في قيادة السيارات لديها.

كما يتضح من خلال الجدول رقم (9) أن المتوسط الموزون لدرجة الانزعاج ككل بلغ (3,45)، وهو مؤشر متوسط لمستوى الانزعاج من أخطاء القيادة. كما أنه مؤشر أيضاً لدرجة احساس عينة الدراسة بخطورة أخطاء قيادة السيارات، بينما المتوسطات الموزونة لفقرات مقياس درجة الانزعاج كانت قد تراوحت بين (2,9_3,75).

وكان ترتيب الأخطاء الأكثر انزعاجاً منها لدى عينة الدراسة على النحو الآتي:

الترتيب الأول: بمتوسط موزون (3,75) لكلٍ من:

_ تغيير المسار بطريقة مفاجئة وبسرعة.

_ الصياح والجدال عند وقوع الحوادث.

_ تجاوز الإشارة الحمراء.

الترتيب الثاني: بمتوسط موزون (3,67):

_ التفحيط.

الترتيب الثالث: بمتوسط موزون (3,66):

_ الوقوف بطريقة غير صحيحة وفي المكان غير المناسب، مثل: (الوقوف المزدوج، الوقوف خلف سيارة آخرى).

الترتيب الرابع: بمتوسط موزون (3,65) لكلٍ من:

_ إعطاء الإشارة وتغيير المسار على الفور دون التأكد من خلو الطريق.

_ الوقوف في الطريق للتحميل أو التنزيل.

الترتيب الخامس: بمتوسط موزون (3,6) لكلٍ من:

_ اللف من اليسار إلى أقصى اليمين أو العكس.

_ التقدم ببطء بمقدمة السيارة، لإجبار السيارات القادمة على الوقوف لتمكينه للف لليسار أوالعكس.

الترتيب السادس: بمتوسط موزون (3.59):

_ القيادة من قبل صغار السن.

الترتيب السابع: بمتوسط موزون (3,55) لكلٍ من:

ـ تغيير المسار دون استعمال الإشارة.

ـ الخروج من الموقف دون التأكد من خلو الطريق.

الترتيب الثامن: بمتوسط موزون (3,5) لكلٍ من:

ـ استعمال المنبه عند المدارس، المستشفيات، والمساجد.

ـ السير ببطء شديد في الطريق ذو الإتجاهين.

الترتيب التاسع: بمتوسط موزون (3,48) لكلٍ من:

ـ الخروج من المسار المسموح به، وإيجاد عدة مسارات تعرقل الحركة المرورية.

ـ تجاوز السيارة الآخرى دون التأكد من خلو الطريق داخل المدينة.

الترتيب العاشر: بمتوسط موزون (3,47) لكلٍ من:

ـ تجاوز السيارة بسرعة، ثم تخفيف السرعة أمامها.

ـ السير بطريقه حلزونية داخل المدينة.

ـ الوقوف في الطريق لمشاهدة حادث ما.

وكذلك نلاحظ أيضاً من خلال الجدول رقم (9) أن المتوسط الموزون لمعدل الأخطاء ككل بلغ (2,95)، وهو مؤشر لمستوى متوسط لأخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة. بينما كانت المتوسطات الموزونة لفقرات مقياس معدل الأخطاء قد تراوحت بين (2,55ـ3,5)، وهو مؤشر لتباين الأخطاء التي يقع فيها أفراد عينة الدراسة. والنتيجة تتفق مع الأطر النظرية للدراسة الحالية؛ حيث أشارت الهاشمي (2010) أن نسبة 84% من الحوادث تعود لسلوكات خاطئة لسائقي السيارات، وأن النمط العام لسلوك قيادة السيارات في المملكة بين الشباب يتسم بالميل إلى المخاطرة وعدم اتباع أنظمة المرور، وكذلك عدم اتباع قواعد السلامة المرورية العامة. أيضاً وجود أخطاء في قيادة السيارات يؤكد ما أشارت إليه نتائج: دراسة عبد الرحمن (1983)، وفهيم وآخرون (1984)، بوجود أخطاء شائعة وكثيرة بين سائقي السيارات، وأكثر عشرة أخطاء تكراراً على الطريق لدى عينة الدراسة كانت على النحو الآتي:

1. الوقوف في الطريق لمشاهدة حدث ما، بمتوسط موزون (3,5).
2. ترك مسافة غير كافيه أثناء السير، بمتوسط موزون (3,42).
3. استعمال المنبه بطريقة مزعجة عند توقف المرور، بمتوسط موزون (3,25).
4. الوقوف بطريقة غير صحيحة وفي المكان غير المناسب، مثل: (الوقوف المزدوج، الوقوف خلف سيارة آخرى)، بمتوسط موزون (3,22).

5. السرعة العالية والتهور، بمتوسط موزون (3,18).
6. عدم ترك مسافة كبيرة بين السيارات أثناء سيرها، خصوصاً الشاحنات، أيضاً السير في وسط الطريق وعدم استعمال مسار واحد، بمتوسط موزون (3,16).
7. تغيير المسار بطريقة مفاجئة وبسرعة، بمتوسط موزون (3,15).
8. القيادة من قبل صغار السن، بمتوسط موزون (3,14).
9. تغيير المسار دون استعمال الإشارة، بمتوسط موزون (3,12).
10. الوقوف في الطريق للتحميل أو التنزيل، أيضاً استعمال النور العالي، بمتوسط موزون (3,06).

هذا وقد جاء خطأ تجاوز الإشارة الحمراء في المرتبة (18) بمتوسط موزون (2,94)، ويعزو الباحث ذلك لوجود ما يعرف بنظام (ساهر) على إشارات المرور الضوئية، مما ساعد على تقليل نسبة تكرار هذا الخطأ على الطرقات. كذلك خطأ التفحيط، وهو من الأخطاء الأكثر إنتشاراً في السابق جاء في المرتبة (27) بمتوسط موزون (2,81)، ويعود ذلك ربما لوجود دوريات المرور السرية والتي ساهمت بشكل أو بآخر في التخفيف من هذا السلوك الخاطئ.

أيضاً يتضح من خلال الجدول رقم (9) أن المتوسط الموزون لبعد السيطرة ككل بلغ (2,14)، وهو مؤشر لمستوى مرتفع لسمة السيطرة لدى عينة الدراسة. أما المتوسطات الموزونة للفقرات على بعد السيطرة فكان بينها تباين، حيث تراوحت المتوسطات الموزونة بين (1,55_2,65).

وأيضاً من خلال جدول رقم (9) نلاحظ أن المتوسط الموزون لبعد الاجتماعية ككل بلغ (2,08)، وهو مؤشر لمستوى مرتفع لسمة الاجتماعية لدى عينة الدراسة. أما نسبة المتوسطات الموزونة للفقرات على بعد الاجتماعية فكان بينها تباين، حيث تراوحت المتوسطات الموزونة بين (1,64_ 2,52).

وفيما يخص بعد الاتزان الانفعالي تشير النتائج من خلال الجدول رقم (9) أن المتوسط الموزون لبعد الاتزان الانفعالي ككل بلغ (1,91)، وهو مؤشر لمستوى متوسط لسمة الاتزان الانفعالي لدى عينة الدراسة، أيضاً كان هناك تباين في المتوسطات الموزونة للفقرات على بعد الاتزان الانفعالي، حيث تراوحت المتوسطات الموزونة بين (1,61_ 2,48).

ومن خلال الجدول رقم (9) نلاحظ أيضاً أن المتوسط الموزون لبعد المسئولية ككل بلغ (1,87)، وهو مؤشر لمستوى متوسط لسمة المسئولية لدى عينة الدراسة. أما المتوسطات الموزونة للفقرات على بعد المسئولية، تراوحت بين (1,64_ 2,52).

الفرض الثاني:

ينص الفرض الثاني على أنه: "توجد علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لدى عينة الدراسة".

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث معامل ارتباط بيرسون لاختبار طبيعة العلاقة الارتباطية بين الدرجات التي حصل عليها أفراد العينة على مقياسي التفكير الإيجابي وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول (10)

نتائج معامل الارتباط بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، لدى عينة الدراسة (ن= 100)

متغيرات (سمات الشخصية)	التفكير الإيجابي	الدلالة
السيطرة	0,88**	دال
المسئولية	0,88**	دال
الاتزان الانفعالي	0,90**	دال
الاجتماعية	0,89**	دال
** دال عند مستوى دلالة (0,01)		

يتضح من خلال جدول رقم (10) أن قيم معاملات الارتباط جميعها قيم مرتفعة، ودالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01)، وهذا يعني أن العلاقة بين التفكير الإيجابي وسمات الشخصية علاقة ارتباطية (موجبة)، مما يعطي مؤشراً قوياً بأن سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، كلما ارتفعت ارتبطت إيجابياً بالتفكير الإيجابي. كما أن التفكير الإيجابي كلما ارتفع ارتفعت تلك السمات، وهذا يؤكد صحة الفرض.

فيظهر أن سمة السيطرة ارتبطت بقيمة (0,88)، مما يعني أن الأفراد اللذين حصلوا على درجة مرتفعة في سمة السيطرة على مقياس سمات الشخصية، توافرت فيهم صفات وخصائص السيطرة من حب للتواجد ضمن الجماعات، وميلهم إلى إتخاذ القرارات مستقلين عن غيرهم، وحبهم لأخذ دور القيادة في الجماعات، وينعكس ذلك على سلوكهم في الطرقات، بشكل أو بآخر من حيث قدرتهم على إتخاذ القرار لما يواجههم في الطرقات، وحبهم لدور القيادة أثناء قيادة السيارات، وهي من صفات المفكر الإيجابي.

أيضاً قيمة ارتباط سمة المسئولية كانت (0,88)، مما يعني أن الأفراد من عينة الدراسة اللذين حصلوا على درجة مرتفعة على مقياس سمات الشخصية لسمة المسئولية، توافرت فيهم صفات وخصائص المسئولية من: مثابرة، تصميم، وشعور بالمسئولية نحو أنفسهم ونحو الآخرين، كما أنهم أفراد يمكن الاعتماد عليهم، وجميعها من صفات المفكر الإيجابي. أيضاً ينعكس ذلك على سلوكاتهم على الطرقات، من تحمل مسئولية الطريق، والاعتماد عليهم في عدم ارتكاب الأخطاء.

وكذلك سمة الاتزان الانفعالي ارتبطت بقيمة بلغت (0,90)، وهي تمثل أعلى قيم الارتباط بين السمات الآخرى بالتفكير الإيجابي، مما يعطي دلالة على أن الأفراد المتزنين والثابتين انفعالياً، ودرجة ثقتهم بأنفسهم عالية، ودرجة القلق لديهم منخفضة، وهادئون، حصلوا على درجة مرتفعة على مقياس سمات الشخصية لسمة الاتزان الانفعالي، وهذا يدل على قوة التفكير الإيجابي على رفع مستوى الثقة بالنفس، والثبات النفسي، وخفض التوتر لدى الأفراد.

أيضاً كانت سمة الاجتماعية قد ارتبطت بالتفكير الإيجابي بقيمة بلغت (0,89)، وهي قيمة مرتفعة ومؤشراً بأن الأفراد اللذين يتمتعوا بحسن مخالطة الآخرين، وحب التجمعات الاجتماعية، حصلوا على درجة مرتفعة على مقياس سمات الشخصية لسمة الاجتماعية.

وهذه النتيجة تتفق مع الأطر النظرية للدراسة، حيث ذكر قاسم (2009) أن تبني التفكير الإيجابي يساعد على خفض معدلات السمات غير المرغوب فيها، كما أن التفكير الإيجابي يؤدي إلى خلق أجواء مناسبة من شأنها أن تنتج سلوكات إيجابية ناتجة عن سمات شخصية مرغوب فيها. أيضاً ذكر اندرس (Andreas,2010) أنه من خلال التفكير الإيجابي نستطيع أن نحوّل السمة والمعتقد الخاطئ إلى معتقد جديد وسمة إيجابية مرغوبة، فالتفكير الإيجابي يعطي منظور متوازن للأشياء، وهو بداية لإجراء أي تغيير لأي سمة غير محببة.

أيضاً تتفق النتيجة مع نتيجة محمد (2012)؛ حيث أشارت إلى وجود علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي وسمة الإنبساطية، وهي من سمات الاجتماعية. وعلاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي وسمة الانفتاح على الآخر، وهي من سمات السيطرة. وعلاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي ويقظة الضمير، وهي من سمات المسئولية. وعلاقة غير دالة مع سمة العصابية، وهي تمثل انخفاض سمة الاتزان الانفعالي، فكلما انخفض التفكير الإيجابي انخفضت الثقة بالنفس والثبات النفسي لدى الأفراد، وكلما ارتفع التفكير الإيجابي ارتفعت الثقة بالنفس والهدوء والاتزان النفسي.

الفرض الثالث:

ينص الفرض الثالث على أنه: "توجد علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة".

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث اختبار بيرسون لحساب معاملات الارتباط بين درجات أفراد العينة على مقياسي التفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول (11)

نتائج معامل الارتباط بين التفكير الإيجابي، ومعدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج في قيادة السيارات، لدى عينة الدراسة (ن= 100)

متغيرات (أخطاء القيادة)	التفكير الإيجابي	الدلالة
معدل الأخطاء	-0,69**	دال
درجة الانزعاج	-0,56**	دال
** دال عند مستوى دلالة (0,01)		

يتضح من خلال الجدول رقم (11) أن التفكير الإيجابي يرتبط بعلاقة ارتباطية (سالبة) بمعدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها؛ حيث بلغت قيمة الارتباط بين معدل الأخطاء والتفكير الإيجابي (-0,69)، وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة (0,01)، بينما نجد أن العلاقة بين درجة التفكير الإيجابي ودرجة الانزعاج كانت قيمتها (-0,56)، وهي قيمة دالة عند مستوى دلالة (0,01)، مما يشير بأن زيادة درجة التفكير الإيجابي، تؤدي إلى خفض معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها، لدى عينة الدراسة بشكل واضح وملموس. وهذا يعني أيضاً أن الأفراد اللذين حصلوا على درجة عالية على مقياس التفكير الإيجابي كان معدل إرتكابهم للأخطاء قليلاً، بينما الأفراد اللذين حصلوا على درجة منخفضة على مقياس التفكير الإيجابي كان معدل إرتكابهم للأخطاء كثيراً. وفي هذا أيضاً دلالة على أن التفكير الإيجابي لديه القدرة على كشف الخبرة والحصيلة المعرفية للسائق بأخطاء قيادة السيارات التي تقع على الطرقات، ويظهر هذا من خلال التفكير الإيجابي، والذي ارتبط ارتباط دال بخفض معدل أخطاء القيادة التي يقع فيها السائقين. أما الارتباط السلبي بين التفكير الإيجابي ودرجة الانزعاج فهذا لا يعني بالضرورة أن أصحاب التفكير الإيجابي لا ينزعجون من الأخطاء التي تقع على الطرقات، ولكن مع ارتفاع تكرار أخطاء الآخرين على الطريق قد يؤدي إلى تقبل لتلك الأخطاء. ونظراً لعدم وجود دراسات سابقة_على حد علم الباحث_ يمكن ربطها بالنتيجة الحالية من حيث الاتفاق أو الاختلاف؛ لذا فإن النتيجة الحالية تعد جديدة إلى حدٍ ما.

الفرض الرابع:

ينص الفرض الرابع على أنه: "توجد علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة".

وللتحقق من صحة هذا الفرض، استخدم الباحث اختبار بيرسون لحساب معاملات الارتباط بين درجات أفراد العينة على مقياسي سمات الشخصية، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، والنتائج بذلك موضحه في الجدول الآتي:

جدول (12)

نتائج معامل الارتباط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، لدى عينة الدراسة (ن= 100)

متغيرات سمات الشخصية	معدل الأخطاء	درجة الانزعاج	الدلالة
السيطرة	-0,67**	-0,68**	دال
المسئولية	-0,72**	-0,64**	دال
الاتزان الانفعالي	-0,71**	-0,63**	دال
الاجتماعية	-0,71**	-0,59**	دال
** دال عند مستوى دلالة (0,01)			

يتضح من خلال الجدول رقم (12) أن معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج ارتبطت (سلبياً) بكل سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، بقيم دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01)، مما يعطي مؤشراً قوياً بأن ارتفاع مستوى سمات الشخصية، يؤدي إلى انخفاض في معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها، والعكس صحيح لدى عينة الدراسة.

وهذه النتيجة تظهر آثراً مباشراً مرتفعاً لتلك السمات على معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها؛ حيث بلغت قيمة الارتباط بين معدل الأخطاء وسمة السيطرة (-0,67)، مما يعني أن الأفراد اللذين حصلوا على درجة مرتفعة في سمة السيطرة، كان معدل ارتكابهم للأخطاء منخفض، والعكس صحيح. فالأفراد اللذين حصلوا على درجة منخفضة كان معدل ارتكابهم للأخطاء مرتفع.

كذلك نجد أن سمة المسئولية ارتبطت بمعدل الأخطاء بقيمة بلغت (-0,72)، وهذا مؤشراً إلى أن الأفراد اللذين حصلوا على درجة مرتفعة في سمة المسئولية، كان لديهم الاحساس بالمسئولية مرتفع على الطرقات نحو أنفسهم وغيرهم من السائقين، مما جعل معدل ارتكابهم للأخطاء منخفض، والعكس صحيح أيضاً.

وتبين كذلك من خلال معطيات الجدول رقم (12) أن سمة الاتزان الانفعالي ارتبطت بمعدل الأخطاء بقيمة بلغت (-0,71)، مما يعني أن الأفراد اللذين حصلوا على درجة مرتفعة في سمة الاتزان الانفعالي، كانت ثقتهم بذاتهم عالية وثابتين انفعالياً؛ لذا كان معدل أخطائهم في قيادة السيارات منخفض، والعكس صحيح. بأن من انخفضت لديه سمة الاتزان الانفعالي ارتفع لديه معدل أخطاء قيادة السيارات.

هذا ونجد أيضاً أن سمة الاجتماعية بلغت قيمة ارتباطها بمعدل الأخطاء (-0,71)، وهذا مؤشر بأن أصحاب سمات الاجتماعية واللذين يشعرون بمجتمع الطريق ولديهم إنتماء له، كان ارتكابهم للأخطاء منخفض والعكس صحيح أيضاً.

كذلك يتضح أن قيم الارتباط بين درجة الانزعاج وسمات الشخصية المتمثلة في: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، كانت تتراوح بين (-0.59_-0.68)، وهي قيم جميعها دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01)، بشكل سلبي بين سمات الشخصية، ودرجة الانزعاج من الأخطاء، لدى عينة الدراسة.

والنتيجة تتفق مع نتائج دراسة التويجري (2003)، والمطير (2000)، من حيث وجود ارتباط بين سمات الشخصية وارتكاب الأخطاء في قيادة السيارات، كما أنها تشابهت الدراسات في العينة من حيث الطلاب.

كذلك اتفقت النتيجة مع نتيجة دراسة عبد الرحمن (1983)، واليوسف (2006)؛ حيث أظهرت جميعها ارتباط دال بين سمات الشخصية، والتي تمثل درجات منخفضة لأفراد عينة الدراسة الحالية على مقياس البروفيل الشخصي، وبين أخطاء قيادة السيارات. وتشابهت أيضاً في عينة الدراسة من حيث السائقين.

هذا ونجد أيضاً أن النتيجة قد أظهرت اتفاقاً مع دراسة بيرنانشي وتارنوسكي (Biernachi&Tarnowski,2011)، من حيث وجود ارتباط بين سمات الشخصية العصابية (الاتزان الانفعالي)، واختلفت من حيث سمة الانبساطية (الاجتماعية). كذلك كانت العينات متشابة من حيث أنهم سائقين من مختلف الفئات العمرية.

ويبدو أن النتيجة اختلفت مع دراسة ريندي‍و (Riendeau,2012)، من حيث عدم وجود ارتباط بين سمات الشخصية، وسلوك سائق السيارة على الطرقات.

وكذلك نجد النتيجة اتفقت مع الدراسة التي أجراها بينلاند وسيلبوم وجونسون (Beanland & Sellbom &Johnson,2014)، حيث أثبتت الدراسة إمكانية التنبؤ بشكل كبير من خلال سمات الشخصية العدوانية بالسلوكات الشاذة التي تقع على الطريق من السائقين. وتلك السمات قد تتمثل في أصحاب الدرجات المنخفضة لسمات السيطرة، والاتزان الانفعالي، لمقياس البروفيل الشخصي. كذلك الدراسة أشارت إلى سمات السائقين اللذين يقعون في السلوكات غير المرغوبة على الطرقات، وذكرت بأنهم يتسمون: بعدم الإحساس بالأمان، اللامسئولية، والمخاطرة على الطرقات. وجميعها سمات تندرج تحت أبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية). مع مراعاة اتفاق العينة للدراستان من حيث طلاب الجامعات، واختلافها من حيث الفئات العمرية الآخرى.

هذا ونجد أيضاً أن النتيجة تتفق مع الأطر النظرية للدراسة الحالية؛ حيث أشار العبودي (2009) إلى أن بعض سمات الشخصية مثل: الإفراط في الثقة، الإنحياز، وحب المخاطرة، لها دوراً كبيراً في سلوكات الأفراد أثناء قيادتهم لسياراتهم. وكذلك سمة الإثارة، وحب المغامرة، تعد من أهم سمات الشخصية التي من شأنها أن تؤثر على سلوكات سائقي السيارات، والتي تكون لدى الذكور أكثر منها عند الإناث.

وأيضاً ربط حرفوش (2012) علاقة نمط شخصية سائق السيارة بشكل عام بالحوادث المرورية، والتي تكون نتيجة لأخطاء في قيادة السيارات، كذلك ذكر أن نسبة مرتفعة من متهوري السرعة العالية والمهووسين بها جنونياً، سنجدهم من أصحاب (الشخصية الاندفاعية)، وأن عدداً كبيراً من هؤلاء المتهورين ممن يتصفون (بالشخصية الحدية)، والتي تتسم: بعدم الاستقرار الداخلي، تذبذب المزاج، وإندفاعية مرضية بشكل خطير، عادةً ما يقودوا السيارات بتهور مريب، ولا مبالاة، لما يمكن أن يسببه هذا التهور من مصائب وكوارث نفسية وبشرية. وجميع أصحاب تلك السمات يمثلون الأفراد أصحاب الدرجات المنخفضة على مقياس البروفيل الشخصي لقياس سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية).

الفرض الخامس:

ينص الفرض الخامس على أنه: "توجد مسارات دالة إحصائياً للعلاقة بين التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومتغيري معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج أثناء قيادة السيارات، لدى عينة الدراسة".

وللتحقق من صحة هذا الفرض، قام الباحث ببناء نموذج سببي (Causal Model) بناءً على أساس نظري، من خلال مراجعة وإستقراء النماذج والدراسات ذات الصلة، وتحديد أهم المتغيرات المرتبطة بها، واختبار وضعها في النموذج، وكما ذكر المهدي (2007)، فهي عادةً توضح العلاقة بين المتغيرات خارجية التأثير في النموذج.

واستخدم الباحث النموذج السببي، وذلك لأنه يعد الأنسب لموضوع الدراسة، وهو كما في شكل رقم (1)، وتم إجراء تحليل نموذج المعادلة البنائية بهدف التحقق من مدى مطابقة النموذج المقترح لبيانات الدراسة الحالية، باستخدام أسلوب تحليل المسار (Path Analysis) ببرنامج "SPSS" وذلك اعتماداً على عدد من المؤشرات الإحصائية، وقد اتبع الباحث الخطوات التالية لبناء النموذج السببي:

1. بناء نموذج سببي بين متغيرات الدراسة الحالية.
2. إنشاء نمط للعلاقة بين المتغيرات بالترتيب.
3. رسم نموذج تخطيطي لمسار العلاقات بين المتغيرات.
4. حساب معاملات المسار.
5. اختبار حسن المطابقة مع النموذج الأساسي.
6. تحليل وتفسير النتائج.

كما يمكن توضيح هذا النموذج لفظياً، وذلك من خلال أن سمات الشخصية ترتبط سببياً بأخطاء قيادة السيارات، وأن التفكير الإيجابي إذا أُدخل كمتغير وسيط بينهما، قد يؤثر في طبيعة العلاقة ويخفف من حدتها. وهذا ما أراد الباحث التحقق من صحته، ويتضح ذلك من خلال الشكل رقم (1). كما يوضح جدول رقم (13) المؤشرات الإحصائية المستخدمة للحكم على مدى مطابقة النموذج المقترح، لبيانات الدراسة الحالية وأسباب اختيار كل مؤشر وقيمة مقبوليته.

جدول (13)

مؤشرات حسن المطابقة للنموذج المقترح مع بيانات الدراسة الحالية (ن =100)

م	المؤشر	قيمة المؤشر	المدى المثالي للمؤشر
1	الإختبار الإحصائي Chi-Square كا^2	45,34	أن تكون قيمة كا^2 غير دالة إحصائياً
	درجات الحرية df(*)	8	
	مستوى دلالة Chi-Square	0,00	
2	إختبار مربع كاي النسبي (Chi-Square(/df Relative	5,66	صفر إلى 5
3	مؤشر حسن المطابقة Goodness of Fit Index (GFI)	0,90	صفر إلى 1
4	مؤشر حسن المطابقة المصحح Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI)	0,65	صفر إلى1
5	مؤشر جذر متوسط مربع خطأ الاقتراب Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	0,22	صفر إلى0,1
6	مؤشر المطابقة المعياري Normal Fit Indexes(NFI)	0,95	صفر إلى1
7	مؤشر المطابقة المقُارن Comparative Fit Index(CFI)	0,96	صفر إلى1
8	مؤشر المطابقة النسبي Relative Fit Index (RFI)	0,87	صفر إلى1
9	مؤشر المطابقة التزايدي Incremental Fit Index (IFI)	0,96	صفر إلى1
10	جذر متوسط مربعات البواقي RMSEA	0,13	صفر إلى 0,1
11	مؤشر الصدق الزائف المتوقع للنموذج الحالي (ECVI) مؤشر الصدق الزائف المتوقع للنموذج المشبع	0,59 0,57	أن تكون قيمة المؤشر للنموذج الحالي أقل من نظيرتها للنموذج المشبع

(تم تحديد درجة الحرية (*) طبقاً لعدد المتغيرات المشاهدة والكامنة)

من أجل التحقق من حسن مطابقة النموذج، استخدم الباحث العديد من مؤشرات المطابقة مثل: اختبار كاي تربيع (كا2 Chi-Square)، حيث بلغت قيمة المؤشر (45,34)، وهي قيمة غير دالة إحصائياً، مما يعطي مؤشر بقبول النموذج لكونه ملائم وفقاً لهذا المؤشر.

وبالرغم من قبول النموذج، لكن يوجد لمؤشر (كا2) بعض العيوب، ومن عيوبه: التأثر بحجم العينة المستخدمة، فالعينات ذات الحجم الكبير قد تؤدي لرفض النموذج حتى لو كان نموذجاً جيداً، أو قريباً من النموذج الحقيقي. كذلك قد تؤدي العينات صغيرة الحجم إلى قبول نموذج أقل جودة، أو ذات اختلاف كبير نسبياً بينها وبين البيانات الملاحظة (المهدي، 2007).

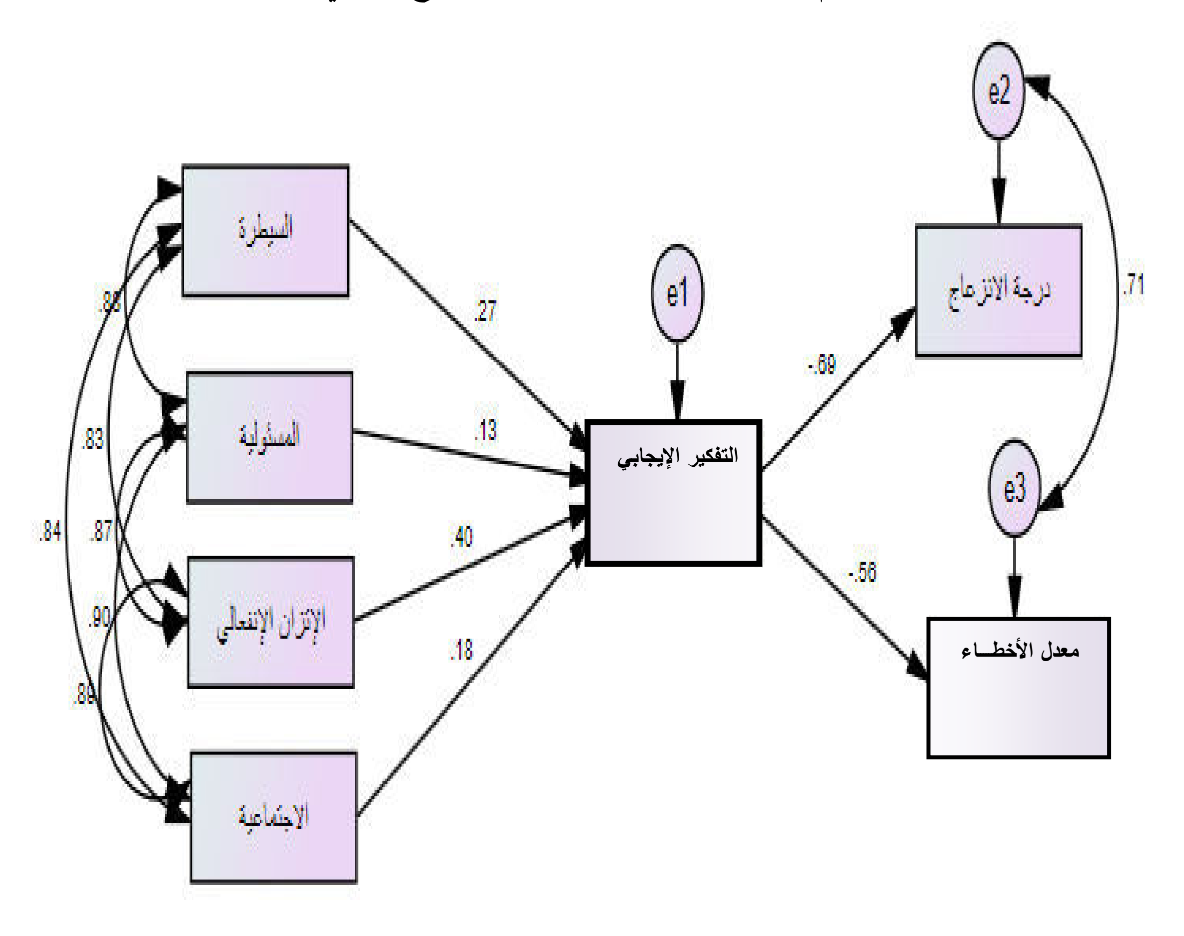
وبما أن حجم العينة التي أُستخدمت في هذه الدراسة صغير نوعاً ما، فقد يؤثر ذلك على حسن مطابقة النموذج. لذا، فقد اعتمد الباحث على مؤشرات آخرى للتحقق من مدى قبول النموذج، فاعتمد الباحث على:

1. مؤشر حسن المطابقة (GFI) Goodness of Fit Index، وقد بلغت قيمته (0,90)، وهي قيمة تقترب من الواحد الصحيح، مما يعطي مؤشراً قوياً على أن النموذج ملائم.
2. مؤشرات حسن المطابقة المصحح (AGFI) Adjusted Goodness of Fit Index فبلغت قيمته (0,65).
3. مؤشر المطابقة المعياري (NFI) Normal Fit Indexes (0,95).
4. مؤشر المطابقة المقارن (CFI) Comparative Fit Index (0,96).
5. مؤشر المطابقة النسبي (RFI) Relative Fit Index (0,87).
6. مؤشر المطابقة التزايدي (IFI) Incremental Fit Index (0,96).
7. مؤشر جذر متوسط مربع خطأ الاقتراب Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA) (0,22).

وللتأكد من مدى ملائمة النموذج ككل، فقد تم استخدام معيار (CFI $\leq$ 0,95)، مما يشير إلى تطابق النموذج المقترح مع بيانات الدراسة الحالية، ويظهر شكل رقم (1) التالي، قيم معاملات المسار ودلالتها بالنموذج النهائي.

شكل (1)

قيم معاملات المسار ودلالتها بالنموذج النهائي



(الأرقام التي على المسارات تمثل التأثيرات المعيارية المباشرة)

يتضح في شكل رقم (1) أن تأثير جميع سمات الشخصية المتمثلة في: (السيطرة، الاتزان الانفعالي, المسئولية، والاجتماعية)، كان إيجابياً على التفكير الإيجابي. كما يتضح أن هناك تأثيرات إيجابية متبادلة لأبعاد سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، على بعضها البعض، فسمة السيطرة تؤثر وتتأثر بكلاً من: (المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، بقيم قدرها (0,88)، (0,83)، (0,84) على التوالي، كما يتبين أن سمة المسئولية تؤثر وتتأثر بكلاً من: (الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، بقيم قدرها (0,87)، (0,90) على التوالي، كذلك سمة الاتزان الانفعالي، تؤثر وتتأثر بسمة الاجتماعية بقيمة قدرها (0,89).

أيضاً نلاحظ من خلال الشكل رقم (1)، بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية ومعدل الأخطاء ودرجة الانزعاج، كان التأثير الأقوى على التفكير الإيجابي يعود لسمة الاتزان الانفعالي، حيث بلغت قيمتها (0,40)، ويبدو للباحث في سمة الاتزان الانفعالي، أن ما يميز الأفراد اللذين يتسمون بهذه السمة أنهم هادئون، ولديهم القدرة على تحمل الاحباطات، كما أن درجة القلق والتوتر لديهم منخفضة.

كذلك يعتقد الباحث أن السائق الذي تتوافر فيه سمة الاتزان الانفعالي بمستوى مرتفع، يستطيع أن يتعامل مع المواقف التي يتعرض فيها للضغوطات بكل هدوء وعقلانية، وخصوصاً فيما يتعلق بأخطاء قيادة السيارات على الطرقات. ويعزو الباحث أن ما يتعرض له السائق من ضغوطات في الطريق من الآخرين، وتقلبات المناخ اليومية، وازدحام السيارات، قد يؤدي ذلك إلى خفض مستوى سمة الاتزان الانفعالي لديه، ومن ثم ترتفع درجة القلق والتوتر وتقلب المزاج أثناء القيادة، فيصدر منه ارتكابه لأخطاء قيادة السيارات.

كما يرى الباحث أن من خلال التفكير الإيجابي كوسيط بين سمة الاتزان الانفعالي وأخطاء قيادة السيارات، يمكن المحافظة على مستوى مرتفع لسمة الاتزان الانفعالي لدى السائقين، ومن ثم يبقى لديهم الشعور بالاتزان الانفعالي، والثبات النفسي، على المستوى المطلوب. وينخفض لديهم بذلك القلق والتوتر الناتج من الظروف اليومية على الطرقات، مما يجعل التفكير الإيجابي مؤثراً وفعالاً على معدل أخطاء قيادة السيارات بالانخفاض أو إنعدامها تدريجياً.

أيضاً تأثير سمة السيطرة بلغ (0,27)، وهو يأتي في الترتيب الثاني بالنسبة للتأثير على التفكير الإيجابي، ويرى الباحث في سمة السيطرة، أن درجة الثقة بالنفس لدى أصحاب هذه السمة تبدو مرتفعة، ويميلون إلى أن يكون لهم دوراً بارزاً في المجموعات التي ينتمون إليها، كما أن لهم دوراً نشطاً فيها، ويفضلوا أن يتخذوا قراراتهم باستقلالية تامة بعيداً عن تأثير الآخرين، فالسائق الذي تتوافر لديه هذه السمة، يستطيع أن يكون على قدر من الهدوء، والثبات النفسي على الطرقات، وذلك لما يشعر به من احساس بأن دوره في الطريق الذي يسلكه بارز ومهم، وتكون قراراته نحو الأخطاء التي تقع من الآخرين تتسم بالعقلانية والتروي وعدم التصرف بالمثل.

لكن ومع ذلك، فإن ارتفاع معدل الأخطاء التي يقع فيها الآخرين على الطرقات، من شأنها أن تقلل من مستوى سمة السيطرة لدى السائقين، مما يؤدي إلى خلل عام في مزاج أصحاب هذه السمة، ومن ثم يقعون في أخطاء قيادة السيارات على الطرقات. والباحث يعتقد أن من خلال التفكير الإيجابي كوسيط بين سمة السيطرة وأخطاء قيادة السيارات، يمكن الإبقاء على مستوى مرتفع لسمة السيطرة لدى السائقين، مما يترتب على ذلك، قوة تأثير التفكير الإيجابي على زيادة الشعور لديهم بالسيطرة على الطرقات وإنتمائهم

للطريق. وهذا من شأنه أن يجعلهم لا يرتكبون الأخطاء ويتجنبونها على أقل تقدير، وتكون ردة فعلهم مع السائقين الآخرين إيجابية على الطرقات.

كذلك نلاحظ في الترتيب الثالث، تأثير سمة الاجتماعية على التفكير الإيجابي بلغ ($0,18$)، فأصحاب سمة الاجتماعية ما يميزهم أنهم محبين لمخالطة الآخرين، ويميلون للعمل معهم. فالاجتماعية من شأنها أن تجعل سائق السيارة يواجه ما يتعرض له من ضغوطات الآخرين، وأخطائهم على الطرقات، بسعة بال وتقبل للأخطاء.

لكن يبدو مع كثرة الضغوطات وأخطاء الآخرين على الطرقات، وازدحام السيارات خصوصاً في أوقات الذروة، فإن ذلك يؤدي إلى خفض مستوى سمة الاجتماعية لدى السائقين، فيتولد لديهم تقلبات في المزاج العام، وعندئذٍ تصدر أخطائهم في قيادة السيارات وترتفع معدلاتها.

والباحث يعزو بقاء مستوى سمة الاجتماعية مرتفع لدى السائقين بتدخل التفكير الإيجابي كوسيط بينها وبين أخطاء قيادة السيارات، ومن ثم يزداد لديهم الشعور بالاجتماعية على الطرقات، فيترتب على ذلك عدم ارتكابهم للأخطاء قدر المستطاع، ويتجنبونها بشكل عام، حتى لا تتكرر مجدداً.

أما أضعف التأثيرات فكان لسمة المسئولية، فكان تأثيرها على التفكير الإيجابي بلغ ($0,13$)، وما يميز أصحاب هذه السمة أنهم على قدر كبير من الاحساس بالمسئولية تجاه أنفسهم وتجاه الآخرين من حولهم، ويمكن الاعتماد عليهم في الأمور التي توكل إليهم، لاسيما قيادة السيارات على الطرقات. كما أن لديهم القدرة في الاستمرار على تحمل مسئولية الطريق.

ويعتقد الباحث أن سائق السيارة الذي يكون من أصحاب سمة المسئولية، تكون سلوكاته على الطرقات تتسم بالمحافظة على نفسه وأرواح الآخرين، نظراً لاحساسه بأهمية الإلتزام بأنظمة المرور العامة، وذلك لأنها وضعت لحمايته، وللحفاظ على الأرواح، والممتلكات الخاصة والعامة.

ويعزو الباحث أن ما يتعرض له السائق من ضغوطات على الطريق، ومضايقات وأخطاء من السائقين الآخرين، فإن ذلك من شأنه أن يقلل من مستوى سمة المسئولية لدى سائق السيارة، مما يترتب عليه ارتكابه للأخطاء، وارتفاع معدلاتها على الطرقات.

فيرى الباحث أن من خلال تدخل التفكير الإيجابي كوسيط بين سمة المسئولية وأخطاء قيادة السيارات، يمكن أن نحافظ على مستوى مرتفع لهذه السمة لدى السائقين، مما يترتب عليه إزدياد الشعور لديهم بالمسئولية على الطرقات، وهذا من شأنه أن يجعلهم لا يرتكبون الأخطاء ويتجنبونها على أقل تقدير.

هذا ونجد أيضاً أن التأثيرات المتبادلة لمتغيري معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج كان تأثيرها إيجابي، حيث بلغت القيمة (0,71)، مما يفسّر بأن زيادة أخطاء قيادة السيارات، تؤدي إلى زيادة الانزعاج منها والعكس صحيح، فإن انخفاض الانزعاج من الأخطاء، مؤشر إلى انخفاض معدل الأخطاء التي تقع على الطرقات لدى عينة الدراسة.

وأيضاً يتضح من خلال الشكل رقم (1) أن تأثير التفكير الإيجابي عندما أُدخل كوسيط بين سمات الشخصية:(السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، وبين معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج، كان تأثيره دال (سلبي) على معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها.

حيث أن الزيادة في التفكير الإيجابي وسمات الشخصية، تؤدي إلى انخفاض معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها، والتي تمثل مؤشراً لمعدل الأخطاء لدى عينة الدراسة. وقد بلغت قيمة تأثير التفكير الإيجابي كمتغير وسيط على معدل الأخطاء (-0,69)، وبما أن التفكير الإيجابي يقود دائماً إلى إيجاد الحلول لما يتعرض له الفرد من مصاعب عامة، ويفتح الآفاق له في استيعاب مضمون الأشياء والأخطاء بشكل عام، لاسيما تلك التي تقع في طرقات السير. فهذا يعني أن السائق الإيجابي لديه القدرة على استيعاب وتحمل ما يتعرض له على الطريق من ضغوطات تقابله، ومن خلال تفكيره الإيجابي، يستطيع سائق السيارة أن يفهم ويتعرف على خطورة وعواقب أخطاء القيادة التي تصدر منه، ومن الآخرين على الطريق، وما يترتب عليها من نتائج سلبية غير محببة وغير محمودة.

وهذا أيضاً مؤشراً على أن التفكير الإيجابي يرتبط بعلاقة عكسية مع أخطاء قيادة السيارات، فكلما أرتفع التفكير الإيجابي وسمات الشخصية، أدى إلى خفض معدل أخطاء قيادة السيارات بشكل ملحوظ وملموس.

أيضاً نلاحظ أن تأثير التفكير الإيجابي كمتغير وسيط على درجة الانزعاج بلغ (-0,56)، وهذا يعني كذلك أن التفكير الإيجابي يؤدي إلى خفض درجة الانزعاج من الأخطاء؛ لأن معدل الأخطاء إذا انخفض ترتب عليه انخفاض مستوى الانزعاج، الذي يمثل مؤشراً للأخطاء. والعكس صحيح، كلما أرتفع مستوى الانزعاج فهو مؤشراً لمعدل أخطاء مرتفع.

ومما سبق، تظهر صحة الفرض بوجود مسارات دالة إحصائياً للعلاقة بين التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومتغيري معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج لدى عينة الدراسة؛ حيث كان ترتيب قوة تأثير سمات الشخصية على التفكير الإيجابي على النحو الآتي:

1. سمة الاتزان الانفعالي.
2. سمة السيطرة.
3. سمة الاجتماعية.
4. سمة المسئولية.

كذلك تحقق الهدف الرئيس للدراسة، وهو إظهار صحة النموذج المقترح لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات.

فإذا أُدخل التفكير الإيجابي وسيطاً في العلاقة بين سمات الشخصية وأخطاء قيادة السيارات، فهو بذلك يكون نتيجة (للمتغير الأول) سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، بحيث يبقيها على مستويات مرتفعة. وسبباً (للمتغير الثاني) معدل أخطاء قيادة السيارات، بحيث يبقيها على مستويات منخفضة.

ويبقى مسار العلاقة صحيحاً، ما بقي سائق السيارة مستخدماً للتفكير الإيجابي. فيجب التركيز على إثراء مفهوم التفكير الإيجابي لدى السائقين، كطريقة مؤثرة ومفيدة، للحد من الوقوع في أخطاء قيادة السيارات المرتبطة بسمات الشخصية، وذلك إستناداً على أن انخفاض مستويات سمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، وما يندرج تحتها من سمات، سبباً للوقوع في أخطاء قيادة السيارات. فكلما كان سائق السيارة تفكيره إيجابي، بقيت سماته الشخصية مرتفعة وإيجابية، وكلما كانت السمات مرتفعة وإيجابية، ظهر آثرها على سلوك سائق السيارة على الطرقات، بتجنب ارتكاب الأخطاء، والإبتعاد عنها قدر المستطاع، حتى انعدامها بشكل تدريجي.

ونظراً لعدم وجود دراسات سابقة بحثت في نفس موضوع الدراسة الحالية بمتغير وسيط، وكذلك عدم وجود دراسات سابقة تتفق أو تختلف مع نتائج الدراسة الحالية _على حد علم الباحث_؛ لذلك تعد هذه الدراسة وما أسفرت عنه من نتائج تتعلق بمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات جديدةٌ إلى حدٍ ما.

أما فيما يخص الآثار المعيارية غير المباشرة لسمات الشخصية، على معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها، بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط بينهما، فيوضحها الجدول التالي:

جدول (14)

الآثار المعيارية غير المباشرة لأبعاد سمات الشخصية، على معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها.

المتغيرات	الاتزان الانفعالي	السيطرة	الاجتماعية	المسئولية
معدل الأخطاء	0,28-	0,19-	0,13-	0,09-
درجة الانزعاج	0,23-	0,15-	0,10-	0,07-

يظهر من خلال الجدول رقم (14)، أن الآثار غير المباشرة لأبعاد سمات الشخصية على معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج، كانت منخفضة جداً. وحيث أن الدراسة لم تركز كثيراً على الآثار المباشرة لسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، على معدل أخطاء قيادة السيارات، وذلك لإعتقاد الباحث مسبقاً، بوجود آثار مباشرة لتلك السمات على معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها، وتظهر قيمتها في نتيجة الفرض الرابع من فروض الدراسة الحالية. لذلك ركّز الباحث في هذه الدراسة على قيمة الآثار غير المباشرة لسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، على معدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها، بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط بينهما، لأن ذلك يعد الهدف في النتيجة النهائية للدراسة.

وبناءً عليه، نلاحظ أن قيمة الآثار غير المباشرة لسمة الاتزان الانفعالي على معدل أخطاء قيادة السيارات بلغت (-0,28)، وهي مؤشراً منخفضاً للآثار غير المباشرة، مما يعني أن التفكير الإيجابي بعد دخوله كوسيط بين سمة الاتزان الانفعالي ومعدل الأخطاء، استطاع أن يحافظ على مستوى مرتفع لسمة الاتزان الانفعالي لدى السائقين من أفراد العينة، واللذين يتمتعون بثبات انفعالي وبعيدين عن القلق، وبالرغم لما يتعرضون له من ضغوطات ومشاكسات على الطرقات، إلا أن معدل أخطائهم كان على مستوى منخفض بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط، وانخفضت بالتبعية قيمة الآثار غير المباشرة لدرجة الانزعاج من تلك الأخطاء بقيمة بلغت (-0,23) لدى السائقين من عينة الدراسة.

ولسمة السيطرة بلغت قيمة الآثار غير المباشرة على معدل الأخطاء (-0,19)، ويتضح من هذه القيمة، أن الآثار غير المباشرة تعد منخفضة جداً، مما يدل أن التفكير الإيجابي لما أُدخل كوسيط، كان له آثراً واضحاً على تقليل معدل الأخطاء لدى السائقين من عينة الدراسة، فاستطاع الإبقاء على مستوى مرتفع لسمة السيطرة لديهم، وبالرغم لما يتعرضون له من ضغوطات، ومشاكسات على الطرقات، إلا أن معدل أخطائهم كان على مستوى منخفض بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط، أيضاً نلاحظ قيمة الآثار غير المباشرة لسمة السيطرة على درجة الانزعاج بلغت (-0,15)، وهي مؤشراً لآثار منخفضة جداً، مما يعني أن مستوى الانزعاج انخفض بانخفاض معدل الأخطاء بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط لدى السائقين من عينة الدراسة.

أما الآثار غير المباشرة لسمة الاجتماعية على معدل أخطاء قيادة السيارات فبلغت (-0,13)، وهي قيمة تعد منخفضة جداً، مما يعني أن الأفراد اللذين يتسمون بسمة الاجتماعية، استطاع التفكير الإيجابي بعد دخوله كوسيط، أن يحافظ على مستوى مرتفع لتلك السمة. وبالرغم لما يتعرض له السائقين من ضغوطات، ومشاكسات على الطرقات، إلا أن معدل أخطائهم كان على مستوى منخفض بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط، وترتب على ذلك انخفاض بقيمة الآثار غير المباشرة لدرجة الانزعاج، حيث بلغت (-0,10)، وهي آثار منخفضة جداً، وتعد مؤشراً لأخطاء منخفضة جداً لعينة الدراسة الحالية.

وأخيراً، يتبين من خلال جدول رقم (14)، أن قيمة الآثار غير المباشرة لسمة المسئولية على معدل الأخطاء بلغت (-0,09)، وهي تعد أقل قيمة تأثيراً بين السمات الأربع، وهذا يعني أن السائقين من أفراد العينة اللذين توافرت فيهم سمة المسئولية، استطاع التفكير الإيجابي أن يحافظ على مستوى مرتفع لسمة المسئولية لديهم، وبالرغم لما يتعرضون له من ضغوطات، ومضايقات على الطرقات، إلا أن معدل أخطائهم كان على مستوى منخفض جداً بعد دخول التفكير الإيجابي كوسيط، ومن ثم انخفضت معها الآثار غير المباشرة لدرجة الانزعاج من الأخطاء بشكل ملحوظ؛ حيث بلغت القيمة (-0,07)، وهي أيضاً مؤشراً منخفضاً جداً لأخطاء منخفضة جداً لدى السائقين من عينة الدراسة.

الجدول التالي يوضح قيم معاملات المسار ودلالتها الإحصائية:

جدول (15)

قيم معاملات المسار ودلالتها الإحصائية

المتغيرات المستقلة	المتغيرات التابعة	القيم غير المعيارية	القيم المعيارية	الخطأ المعياري	قيمة "Z"	الدلالة
الاتزان الانفعالي	التفكير الإيجابي	1,73	0,40	0,36	4,85**	دال
السيطرة	التفكير الإيجابي	0,72	0,27	0,21	3,41**	دال
الاجتماعية	التفكير الإيجابي	0,53	0,18	0,26	1,99	غير دال
المسئولية	التفكير الإيجابي	0,45	0,13	0,33	1,35	غير دال
التفكير الإيجابي	معدل الأخطاء	1,17-	0,69-	0,12	9,58-**	دال
التفكير الإيجابي	درجة الانزعاج	0,52-	0,56-	0,08	6,79-**	دال

يتضح من خلال الجدول رقم (15)، أن قيم معاملات المسار كانت دالة بالنسبة لسمتي: (السيطرة، والاتزان الانفعالي)، في التأثير على التفكير الإيجابي. فبالنسبة لسمة الاتزان الانفعالي بلغت قيمة "Z" (4,85)، أما بالنسبة لسمة السيطرة بلغت قيمة "Z" (3,41)، وهي قيم دالة إحصائياً.

بينما نجد أن قيم معاملات المسار كانت غير دالة بالنسبة لسمتي: (المسئولية، والاجتماعية)، في التأثير على التفكير الإيجابي. وعدم وجود دلالة إحصائية لا يعني بالضرورة عدم وجود تأثير للسمتان على التفكير الإيجابي، وإنما كان تأثيرهما ضعيفاً نوع ما. فبالنسبة لسمة الاجتماعية بلغت قيمة "Z" (1,99)، ولسمة المسئولية بلغت قيمة "Z" (1,35)، وهي قيم غير دالة إحصائياً.

كذلك نلاحظ أن تأثير التفكير الإيجابي كان دال تجاه معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج، حيث بلغت قيمة "Z" لمعدل الأخطاء (-9,58)، وبلغت قيمة "Z" لدرجة الانزعاج (-6,79) على التوالي.

"والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات"

الفصل الخامس

(ملخص وتوصيات الدراسة)

- ملخص الدراسة
- التوصيات والمقترحات
- البحوث والدراسات المقترحة

ملـخص الدراسة

هـدفت الدراسـة الحاليـة إلى: بنـاء نمـوذج نظـري للعلاقـة بـين متغـيرات: سمـات الشخصـية المتمثلـة في الأبعـاد: (السـيطرة، المسـئولية، الاتـزان الانفعـالي، الاجتماعيـة)، التفكـير الإيجـابي، ومعـدل أخطـاء قيـادة السيارات. ثم التحقـق مـن صحـة النمـوذج المقـترح في تـأثير تلـك المتغيرات على بعضـها البعض مـن خـلال مسار العلاقة بينهم. كذلك التعرف على طبيعة العلاقة الارتباطية بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية). أيضاً معرفة العلاقة الارتباطية بين سمات الشخصية ومعدل أخطاء قيادة السيارات. كما هـدفت الدراسـة إلى إظهـار قـوة التفكير الإيجابي على خفـض معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعـاج منهـا. ومعرفـة مستوى كـلاً مـن: معـدل أخطـاء قيـادة السيارات، ودرجـة الانزعـاج منهـا، مسـتوى سمـات الشخصـية: (السـيطرة، المسـئولية، الاتـزان الانفعـالي، الاجتماعيـة)، ومستوى التفكير الإيجابي. تكوّنت العينة النهائية للدراسة من (100) سائقاً من سكان مدينة مكة المكرمة فقط. واستخدم الباحث ثلاثة أدوات هي: مقياس السلوك المزعج في القيادة، لقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعـاج منهـا، لفهيم (1984). مقياس البروفيل الشخصي، لقياس سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية) لجوردن، اقتباس وترجمة جابر وأبو حطب (1973). مقيـاس التفكـير الإيجـابي، لقيـاس التفكـير الإيجـابي، لإنجـرام وويسـنكي، اقتبـاس وترجمـة الوقـاد (2012). وكانت فروض الدراسة على النحو التالي:

1) يوجد تباين في المتوسطات الموزونة للدرجات على مقياس معدل أخطاء قيادة السيارات، مقياس سمات الشخصية، ومقياس التفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة.
2) توجـد علاقـة ارتباطيـة بـين التفكـير الإيجـابي، وسمـات الشخصـية: (السـيطرة، المسـئولية، الاتـزان الانفعالي، والاجتماعية)، لدى عينة الدراسة.
3) توجد علاقة ارتباطية بين التفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.
4) توجد علاقة ارتباطية بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.
5) توجد مسـارات دالة إحصائياً للعلاقة بين التفكير الإيجـابي كمتغير وسيط بـين سمـات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعـالي، الاجتماعيـة)، ومتغيري معدل الأخطـاء، ودرجـة الانزعـاج أثناء قيادة السيارات لدى عينة الدراسة.

وقد أسفرت الدراسة عن مجموعة من النتائج يمكن تلخيصها فيما يلي:

1) توصلت الدراسة إلى وجود مسارات دالة إحصائياً لمسار علاقة التفكير الإيجابي كوسيط بين سمات الشخصية: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات؛ حيث كان مسار سمة الاتزان الانفعالي، ومسار سمة السيطرة، دالان بالنسبة للتأثير على التفكير الإيجابي. بينما كان مسار سمة الاجتماعية، ومسار سمة المسئولية، غير دالان بالنسبة للتأثير على التفكير الإيجابي. كما أن مسار التفكير الإيجابي كان مؤثراً وفعّالاً على معدل الأخطاء، ودرجة الانزعاج منها.
2) توصلت الدراسة إلى أن دخول التفكير الإيجابي كوسيط في العلاقة بين سمات الشخصية: (السيطرة، الاتزان الانفعالي، المسئولية، الاجتماعية)، ومعدل أخطاء قيادة السيارات، قد يساعد على التخفيف من حدة العلاقة السببية بينهما؛ حيث أظهرت الدراسة، ارتباط التفكير الإيجابي بمستوى سمات الشخصية المرتفع، والتي كلما ارتفع مستواها انخفض معدل أخطاء قيادة السيارات.
3) توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطية دالة (سالبة)، بين سمات الشخصية، ومعدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها؛ بحيث كلما ارتفع مستوى السمات أدى إلى خفض مستوى معدل الأخطاء ودرجة الانزعاج منها، والعكس صحيح.
4) توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطية دالة (سالبة)، بين التفكير الإيجابي، ومعدل أخطاء قيادة السيارات ودرجة الانزعاج منها؛ بحيث كلما ارتفع التفكير الإيجابي أدى إلى خفض معدل الأخطاء ودرجة الإنزعاج منها، فكانت قيمة معامل الارتباط بالنسبة لمعدل الأخطاء بلغت (-0,69)، وقيمة معامل الارتباط بالنسبة لدرجة الانزعاج بلغت (-0,56)، وهي قيمة دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01).
5) توصلت الدراسة إلى وجود علاقة ارتباطية دالة (موجبة)، بين التفكير الإيجابي، وسمات الشخصية المتمثلة في الأبعاد: (السيطرة، الاتزان الانفعالي، المسئولية، والاجتماعية)؛ بحيث كلما ارتفع التفكير الإيجابي ارتفعت السمات المذكورة؛ حيث أشارت النتائج إلى قيم معاملات الارتباط بين (0,88_0,90)، وهي قيم دالة إحصائياً عند مستوى دلالة (0,01).
6) توصلت النتائج إلى مستوى مرتفع للتفكير الإيجابي لدى عينة الدراسة،حيث بلغ المتوسط الموزون للتفكير الإيجابي (4,10).
7) توصلت النتائج إلى مستوى مرتفع لسمتي: (السيطرة، والاجتماعية)، ومستوى متوسط لسمتي: (الاتزان الانفعالي، والمسئولية).
8) توصلت النتائج إلى مستوى متوسط لمعدل أخطاء قيادة السيارات، ودرجة الانزعاج منها.

التوصيات والمقترحات:

من خلال العرض السابق لمشكلة الدراسة، وأهدافها، وتفسير نتائجها، فإن الباحث يوصي بما يلي:

1. تبني الإدارة العامة للمرور (التفكير الإيجابي)، كطريقة مفيدة وفعّالة، لحل مشكلة ارتفاع معدل أخطاء قيادة السيارات لدى السائقين، والذي من خلاله كوسيط سيساعد على رفع مستوى سمات الشخصية الإيجابية، وخصوصاً سمات: (السيطرة، المسئولية، الاتزان الانفعالي، والاجتماعية)، ويقلل ما أمكن من أخطاء قيادة السيارات على الطرقات.
2. الترويج للتفكير الإيجابي من خلال الإدارة العامة للمرور في حملاتها الدعائية، للتخفيف من أخطار أخطاء قيادة السيارات المستمرة.
3. دعوة الإدارة العامة للمرور، باستبدال العقوبة الجزائية (التوقيف اليومي)، لخطئي: تجاوز الإشارة الحمراء، والسرعة العالية، بدورات تعليمية لتعلم مهارات التفكير الإيجابي.
4. تصميم برامج تعليمية في مدارس تعليم قيادة السيارات، لتعلم التفكير الإيجابي. تكون موجهة للسائقين الجدد، الراغبين في الحصول على رخص لقيادة السيارات.
5. يتم التنسيق بين الجهات المختصة والمعنية بالأمر، لعمل لوحات إرشادية، وإعلانات دعائية في الطرقات، لتعريف السائقين بقوة التفكير الإيجابي على تغيير سلوكهم أثناء قيادتهم لسياراتهم، والحد من ارتكاب أخطاء قيادة السيارات.
6. بالتعاون مع الإدارة العامة للمرور، يكون هناك زيارات ميدانية للمستشفيات، ومراكز التوقيف، يقوم بها السائقين الأكثر ارتكاباً للمخالفات المرورية، والتي نتجت عن طريق ارتكابهم المتكرر للأخطاء في قيادة السيارات، وذلك للتعرف على نتيجة تلك الأخطاء، وما نتج عنها من خسائر: بشرية، مادية، ونفسية. ومحاولة تعريفهم بضرورة استخدام التفكير الإيجابي أثناء قيادتهم لسياراتهم على الطرقات، لقدرته على رفع مستوى السمات المرغوبة، وخفض السمات غير المرغوبة، والتي يترتب عليها التقليل ما أمكن من ارتكاب الأخطاء على الطريق من خلال تغيير سلوكاتهم أثناء قيادة سياراتهم.
7. تفعيل دور الأسرة في إنشاء جيل جديد، خالي من سمات غير مرغوبة، ويتبنى التفكير الإيجابي لمواجهة ضغوطات الحياة، لاسيما ما يتعرض له الفرد على الطريق من مضايقات تؤدي إلى أخطاء في قيادة السيارات.

البحوث والدراسات المقترحة:

نظراً لقلة الدراسات والأبحاث في نفس موضوع الدراسة الحالية، فإن الباحث يقترح إجراء المزيد من الدراسات مثل:

1) التفكير الإيجابي كمتغير وسيط بين العوامل الاجتماعية، وأخطاء قيادة السيارات.
2) التفكير الإيجابي كوسيط بين التنشئة الأسرية، وأخطاء قيادة السيارات.
3) التفكير الإيجابي كوسيط بين تقدير الذات، ومعدل أخطاء قيادة السيارات.
4) التفكير الإيجابي كوسيط بين العدوانية، وأخطاء قيادة السيارات.
5) آثر التفكير الإيجابي على سمات الشخصية أثناء قيادة السيارات لدى الراشدين.

المراجع العربية والأجنبية

القرآن الكريم.

المراجـع العــربية:

أبوعزام، أمال. (2008). *قيادتك مرآة شخصيتك*: دراسة عن قيادة السيارات، الأردن، رسالة معلم.

أبو علام، رجاء. (1998). *مناهج البحث في العلوم النفسية والتربوية*. القاهرة: دار النشر للجامعات.

إبراهيم، جمال. (2013). *اكتشف ما بداخلك*. القاهرة: دار الحرية للنشر والتوزيع.

إبراهيم، سليمان. (2012). *علم نفس الشخصية*. القاهرة: مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع.

الإبراهيم، نجلاء. (2012). *وفيات ضحايا الحوادث المرورية بالمملكة*. تاريخ الإطلاع (7-7-2014) من http://www.alyaum.com/News/art/44404.html

أحمد، سهير. (2003). *سيكولوجية الشخصية*. الإسكندرية: مركز الإسكندرية للكتاب.

الأميري، أحمد. (2011). *فن التفكير*. الرياض: العبيكان للنشر والتوزيع.

ألان، ب. (2010). *نظريات الشخصية*. (علاء الدين كفافي، نجلاء النيال، سهير سالم، مترجمين). عمّان: دار الفكر للنشر.

الأنصاري، بدر. (2000). *قياس الشخصية*. الكويت: دار الكتاب الحديث للنشر.

بارلو، ن. (2011). *إعادة التفكير*. (طلال عبد الحميد، مترجم). الرياض: مكتبة الشقيري.

بلكاوي، جمال. وبوطي، محمد. (2013). *سيكولوجية السائق وحوادث المرور*. دراسة منشوره عن الحوادث المرورية وسيكولوجية السائقين، الجزائر: مجلة الحكمة.

بركات، زياد. (2006). *التفكير الإيجابي والسلبي لدى طلاب الجامعة*. دراسة ميدانية في ضوء بعض المتغيرات، فلسطين: جامعة القدس المفتوحة.

بركة، ميسون. (2014). *إحصائية مرعبة المملكة العربية السعودية الأولى عالمياً في الحوادث المرورية لعام 2011*. تاريخ الإطلاع (10-7-2014) من
http://akhbar.alaan.tv/news/post/27788/kingdom-saudarabia-riyadh-road-accident-victims-civilians-statistics

البهدل، موسى. (2008). *صعود بلا حدود رحلة في عالم التفكير الإيجابي*. الرياض: دار الحضارة للنشر والتوزيع.

تادرس، خليل. (2012). *الشخصية خصائصها ومميزاتها*. لبنان: كتابنا للنشر.

تراسي، ب. (2012). *غيّر تفكيرك غيّر حياتك*. (مكتبة جرير، مترجم). الرياض: إصدارات جرير.

التركي، سعد. (2013). *كن مفكراً*. الرياض: مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر.

توفيق، أحمد. (2006). *الأفكار السلبية والضغوط النفسية*. عمان: دار عالم الثقافة للنشر والتوزيع.

التويجري، محمد. (2003). *الحوادث المرورية لصغار السن في المملكة العربية السعودية والعوامل الشخصية والاجتماعية لمرتكبيها*. مصر: مجلة دراسات عربية في علم النفس.

التويجري، محمد. وسالم، أحمد. (2007). *قتيل كل ساعة في الحوادث المرورية في المملكة*. دراسة عن الحوادث المرورية، الرياض: مؤسسة الدعوة الإسلامية.

حربي، جلال. (1994). *أثر العوامل الشخصية للسائق على حوادث السيارات*. دراسة عن حوادث السيارات، مصر: المجلة العلمية كلية التجارة جامعة أسيوط.

حرفوش، خورشيد. (2012). *القيادة بسرعة جنونية (هوس) نفسي يفضي إلى الموت*. تاريخ الإطلاع (10-7-2014) من
http://www.alittihad.ae/details.php?id=88675&y=2012&article=full

حسين، محمد. (1994). *الوحدة النفسية وعلاقتها ببعض سمات الشخصية*. دراسة ميدانية على الجنسين من طلبة الجامعة. مصر: جامعة المنصورة كلية الآداب.

الحسيني، عبدالعزيز. (2005). *ضغوط الحياة وأساليب التعايش معها*. الرياض: دار كنوز أشبيليا للنشر والتوزيع.

خليل، صبري. (2013). *التفكير الإيجابي*. تاريخ الإطلاع (20-7-2014) من
http://www.alrakoba.net/articles-action-show-id-31125.htm

خوج، حنان. (2009). *التفكير المهارات الأساسية والسلوك*. الرياض: مكتبة الملك فهد للنشر.

خوري، توما. (2010). *نظرة في أعماق الشخصية*. بيروت: مجد المؤسسات الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

دمنهوري، رشاد. والنجار، علاء الدين. (2006). *سيكولوجية الشخصية*. جدة: خوارزم العلمية للنشر والتوزيع.

الرهوان، محمد. (1993). *قواعد وآداب حركة السير والمرور بين النظرية والتطبيق*. دبي: كلية الشرطة.

الزغول, عماد. (2010). *نظريات التعلم*. عمان: دار الشروق للنشر والتوزيع.

ساعاتي، سامية. (2002). *الثقافة والشخصية*. القاهرة: دار الفكر العربي للنشر والتوزيع.

سعيد، صالح. (2012). *نظرية السمات الشخصية عن دور القائد والعوامل التفاعلية لإحراز القيادة الناجحة*. دراسة عن دور السمات الشخصية، اليمن: مجلة الاقتصادي كلية الاقتصاد بجامعة عدن.

سعيد، هاني. (2013). *أسرار الطاقة الخفية*. القاهرة: دار الحرية.

سفيان، نبيل. (2004). *المختصر في الشخصية والإرشاد النفسي*. القاهرة: إيتراك للنشر والتوزيع.

السلطاني، عظيمة. (2010). *تأثير منهج إرشادي لتنمية التفكير الإيجابي على التصور الذهني للاعبين الشباب بكرة السلة*. دراسة عن التفكير الإيجابي، الأردن: مجلة علوم التربية الرياضية.

سليجمان، ب. (2009). *قوة التفكير الإيجابي*. (هند رشدي، مترجم). القاهرة: دار كنوز للنشر.

السليماني، محمد. (2003). *السلامة المرورية*. الرياض: السروات للطباعة والنشر.

شاهين، محمد. (2008). *استخدم قوة التفكير الإيجابي*. الجيزة: دار طيبة للطباعة.

الشعرواي، علاء. (2002). *بعض المتغيرات الديموغرافية وسمات الشخصية وعلاقتها بعزو المسئولية عن الضغوط المهنية*. مصر: جامعة المنصورة كلية التربية.

شفيع، صلاح. (2009). *السعادة هاهنا*. الإسكندرية: دار الإيمان للنشر والتوزيع.

شكشك، أنس. (2009). *مهارات تطوير الشخصية الذاتية*. الأردن: دار الشروق للنشر.

شلبي، محمد. (2011). *علم الشخصية المعاصر*. الرياض: دار الزهراء للنشر والتوزيع.

الشمراني، سلمان. (2008). *كيف تعرف شخصيتك وشخصيات الآخرين*. الرياض: ردمك للنشر.

صالح، مأمون. (2011). *الشخصية*. الأردن: دار أسامة للنشر والتوزيع.

عامر، أحمد. (2013). *خمسة أخطاء شائعة أثناء قيادة السيارات*. تاريخ الإطلاع (15-7-2014) من
http://www.shorouknews.com/news/view.aspx?cdate=19122013&id=237e7148-de37-46d8-85b1-8d7312309c46

عبدالحق، أحمد. (2008). *التفكير الإيجابي طريق النجاح*. الإسكندرية: دار البراء للنشر.

عبدالحميد، إيمان. (2012). *برنامج إرشادي قائم على استراتيجيات التفكير الإيجابي لخفض بعض المشكلات السلوكية لدى أطفال المؤسسات الإيوائية*. دراسة شبه تجريبية عن إستراتيجيات التفكير الإيجابي، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية مجلة كلية التربية.

عبد الرحمن، كرم الله. (1983). *حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها*. دراسة ميدانية. الرياض: معهد الإدارة العامة.

عبد الرحمن، محمد. (1998). *نظريات الشخصية*. القاهرة: دار قباء للنشر.

عبد الله، محمد. (2010). *الشخصية*. دمشق: دار المكتبي للطباعة والنشر.

العبد، محمد. وشهوان، سامية. (2013). *إستراتيجيات التفكير الفعّال*. الرياض: دار قرطبة للنشر والتوزيع.

العبودي، صالح. (2009). *العوامل النفسية لحوادث المرور*. دراسة عن العوامل النفسية المؤدية للحوادث المرورية، الجزائر: مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات العلمية.

العريفي، ناديه. (1996). *الأسرة وبرمجة التفكير الإيجابي لدى الطفل*. الخبر: مطابع التريكي.

العسيلي، كارمن. (2011). *فن قيادة السيارات بلا أخطاء*. تاريخ الإطلاع (3-8-2014) من
http://www.sst5.com/readArticle.aspx?ArtID=931&SecID=57

علام، صلاح الدين. (2010). *تحليل البيانات في البحوث النفسية والتربوية*. القاهرة: دار الفكر العربي.

علي، أبي نجيد. (2000). *الاستنارة في بيان وآداب ركوب وقيادة السيارة*. الرياض: دار المغني للنشر والتوزيع.

عمارة، عاطف. (2003). *أسرار الشخصية المؤثرة*. القاهرة: دار الحرية للنشر والتوزيع.

غانم، محمد. والقليوبي، خالد. (2011). *علم نفس الشخصية*. جدة: الخوارزم العلمية للنشر والتوزيع.

الفقي، إبراهيم. (2008). *قوة التفكير*. الجيزة: الراية للنشر والتوزيع.

الفقي، إبراهيم. (2009). *التفكير السلبي والتفكير الإيجابي*. الجيزة: دار الراية للنشر والتوزيع.

الفقي، إبراهيم. (2009). *إستراتيجيات التفكير*. الجيزة: دار الراية للنشر والتوزيع.

فهيم، محمد. وظفر، عبد الرزاق. وشامي، محمد. ومفتي، فيصل. (1984). *السلوك المزعج الصادر عن السائقين أثناء القيادة*. دراسة ميدانية بمدينة مكة المكرمة. مكة: جامعة أم القرى كلية التربية مركز البحوث التربوية.

قاسم، عبد المريد. (2009). *أبعاد التفكير الإيجابي في مصر*. دراسة عامليه عن أبعاد التفكير الإيجابي، مصر: جامعة حلوان.

قاسم، ناجي. (2010). *التعزيز وسمات الشخصية*. الإسكندرية: مركز الإسكندرية للكتاب.

القذافي، رمضان. (2011). *الشخصية*. طرابلس: المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع.

القرني، عائض. (2003). *لا تحزن* .الرياض: مكتبة العبيكان للنشر والتوزيع.

القضاة، محمد. والترتوري، محمد. (2006). *علم النفس التربوي*. عمان:دار الحامد.

كامل، عبد الوهاب. (1989). *التوجه الداخلي الخارجي لقيادة السيارات والتورط في حوادثها لدى بعض الكويتيين*. دراسة عن التوجهات في قيادة السيارات، مصر: جامعة طنطا مجلة كلية التربية.

كيم، جيم. (2014). *النقل من أجل الصحة*. تاريخ الإطلاع (5-7-2014) من http://www.albankaldawli.org/ar/news/feature/2014/03/31/taking-on-the-rising-death-toll-from-traffic-pollution

مجيد، سوسن. (2008). *اضطرابات الشخصية*. عمّان: دار صفاء للنشر والتوزيع.

محمد، علا. (2012). *التفكير الإيجابي وعلاقته بالعوامل الخمس الكبرى للشخصية لدى طالبات قسم رياض الأطفال بالجامعة*. السعودية: دراسات عربية في التربية وعلم النفس.

محمد، هشام. (2012). *العوامل الخمسة للشخصية*. القاهرة: مكتبة الأنجلو للنشر.

المطير، عامر. (2000). *قيادة التلاميذ للسيارات وأثرها على الحركة المرورية في المملكة العربية السعودية*. دراسة عن قيادة التلاميذ، الكويت: مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية.

ملثون، روني. (2010). *البرمجة اللغوية والعصبية*. القاهرة: دار الخلود للتراث.

منصور، حسين. (2007). *المسئولية عن حوادث السيارات والتأمين الإجباري منها*. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع.

المهدي، ياسر. (2007). *منهجية النمذجة بالمعادلة البنائية وتطبيقاتها في بحوث الإدارة التعليمية*. القاهرة: جامعة عين شمس. مجلة التربية والتنمية.

الناطور، فايز. (2011). *التحفيز و مهارات تطوير الذات*. عمّان: دار أسامة للنشر.

نجاتي، محمد. (2005). *الحديث النبوي وعلم النفس*. القاهرة: دار الشروق.

نجاتي، محمد. (2006). *القرآن وعلم النفس*. القاهرة: دار الشروق.

الهاشمي، زكية. (2010). *تصور قائدي المركبات الكويتيين عن محددات سلوكياتهم ومهاراتهم أثناء القيادة*. دراسة ميدانية عن سلوكيات قائدي المركبات، الكويت: مجلة العلوم الاجتماعية.

هريدي، عادل. (2011). *نظريات الشخصية*. القاهرة: إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع.

والتر، ر. روبرت، أ. (2009). *أسرار برمجة العقل الخفية*. (دار كنوز، مترجم). القاهرة: دار كنوز للنشر.

وزارة الداخلية، الإدارة العامة للمرور. (2013). *الحوادث المرورية*. تاريخ الإطلاع (8-7-2014) من http://www.rt.gov.sa/accidents.php?do=viewaccident

الوقاد، مهاب. (2012). *التنبؤ بالتفكير الإيجابي لدى عينة من طلاب الجامعة من خلال معتقداتهم المعرفية وفعالية الذات لديهم*. دراسة عن التفكير الإيجابي، بنها: مجلة كلية التربية.

اليوسف، عبد العزيز. (2006). *العوامل الاجتماعية المؤثرة في ارتكاب المخالفات المرورية في مدينة الرياض*. جدة: مجلة جامعة الملك عبد العزيز كلية الآداب والعلوم الإنسانية.

اليوسفي، مشيرة. (2002). *الشخصية وبعض أنماطها*. القاهرة: إبداع للنشر.

References:

Andreas, S. (2010). *Transforming Your Self*. Riyadh: published by Jarir Bookstore.

Beanland,V & Sellbom,M & Johnson,A. (2014). *Personality domains and traits that predict self-reported aberrant driving behaviours in a southeastern US university sample.* from http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/25075715

Clear, J. (2013). *How Positive Thoughts Build Your Skills, Boost Your Health, and Improve Your Work*. from http://www.huffingtonpost.com/james-clear/positive thinking_b_3512202.html

Cole,D & Turner, J. (1993). *Models of cognitive mediation and moderation in child depression*. Journal of Abnormal Psychology.

Dyer, W.(2012). *Stop The Excuses*. Riyadh: published by Jarir Bookstore.

Goodhart, D. (1999). *The effects of positive and negative thinking on performance In an achievement situation*. Journal of Personality and Social Psychology.

Julie, R. (2012). *The Role Of Personality In Predicting Unsafe Driver Behaviour In Young and Older Adults*. Library and Archives Canada: Published Heritage.

Linden field, G.(2010). *Self-Motivation*. Riyadh: published by Jarir Bookstore.

Biernachi, M & Tarnowski, A. (2011). *The Effect Of Age and Personality on The Main Cognitive Processes in Drivers*. International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health.

Peiffer, V.(2011). *Positive Thinking*. Riyadh: published by Jarir Bookstore.

Peterson, C & Seligman. (2007). *Strengths of character, orientationsto happiness, and life satisfaction*. Journal of Positive Psychology.

Rebecca, D. (2003). *What they think of us: The role of reflected stereotypes in attributions for positive versus negative performance feedback*. ProQuest – Dissertation Abstracts, No. AAC9816837.

Rich,A & Dahlheimer . (2001). *The power of negative thinking: A new perspective on "irrational" cognitions*. Journal of Cognitive Psychology.

الملاحق





Kingdom of Saudi Arabia
Ministry Of Higher Education
Umm Al-Qura University

استمارة تسجيل (عنوان موضوع) رسالة علمية

لطلبة الدراسات العليا بجامعة أم القرى

عنوان موضوع الرسالة / التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات

الطالب / علاء أحمد حسن سليم الرقم الجامعي / ٤٣٣٨٨٠٤٣

الدرجة العلمية: ☐ دبلوم عالي ☑ ماجستير ☐ دكتوراه

الكلية / التربية القسم / علم النفس التخصص / علم نفس تعلم

أوافق على تسجيل عنوان موضوع الرسالة المشار إليه أعلاه .

ختم القسم

المرشد العلمي

الاسم : د/ عبدربه مغازي سليمان

التوقيع :

التاريخ/ ١٤٣٥/٦/٢٣ هـ

أتقدم أنا الطالب/ علاء أحمد حسن سليم إلى معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي، وأرجو اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسجيل عنوان الموضوع أعلاه ، حسب المتبع في هذا الشأن، مع جزيل الشكر والتقدير .

التوقيع :

التاريخ/ ١٤٣٥/٦/٢٣ هـ

بعد البحث النصي في قواعد البيانات المتوفرة لدى المعهد ، بشأن عنوان موضوع الرسالة العلمية المشار إلى بياناتها أعلاه ، انتهينا إلى ما يأتي :

☑ تم تسجيل عنوان موضوع الرسالة

☐ لم يتم تسجيل عنوان الرسالة ، للأسباب التالية : ....

الختم

الموظف المختص بالمعهد

الاسم :

التوقيع :

لم تتم دراسته

الرقم: ٧٠٧٣ التاريخ: ١٤٣٥/٦/٢٣ المشفوعات: ....



الموضوع تطبيق أداة الطالب / علاء أحمد حسن سليم

إفـــــادة

تفيد عمادة كلية التربية بأن الطالب / علاء أحمد حسن سليم ،أحد طلاب الدراسات العليا بمرحلة الماجستير بقسم علم النفس ويرغب القيام بتطبيق أداة الدراسة التي بعنوان:
(التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادات السيارات) اشراف الدكتور / محمد خليفة الشريدة

وانطلاقاً من مبدأ التعاون وفي سبيل خدمة العلم وطلابه نأمل مساعدة الطالب نحو تطبيق الأداة المرفقة على عينة الدراسة المشار إليها أعلاه .
شاكرا لكم كريم تعاونكم وحسن استجابتكم .

وتفضلوا بقبول فائق التحية والتقدير ؛؛؛

عميد كلية التربية

د .علي مصلح المطرفي

الرقم: ٤٢٦٠٠٢١٨٠٠ التاريخ: ٢٥ / ٢ / ١٤٢٦ المشفوعات: لف ١١

مطابع جامعة أم القرى



المملكة العربية السعودية

وزارة التعليم

جامعة أم القرى

كلية التربية/ قسم علم النفس

عزيزي قائد السيارة ....

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ،،،

بين يديك ثلاثة مقاييس، ستستخدم لغرض جمع المعلومات في دراسة علمية بعنوان: (التفكير الإيجابي كمتغير وسيط في العلاقة بين السمات الشخصية ومعدل الأخطاء في قيادة السيارات)، أرجوا منك الإجابة عليها بكل صدق وأمانة، للوصول إلى أفضل النتائج، مع العلم بأن المعلومات ستكون سرية وستستخدم للغرض العلمي فقط.

ملحوظة: خانة الاسم اختيارية وباقي الخانات لازمة.

شاكر لك حسن تعاونك ،،،

الاسم/...

العمر/......................................

المستوى التعليمي/..

عدد سنوات الخبرة في قيادة السيارة/..................

الباحث

مقياس السلوك المزعج في القيادة

للإجابة على الاستبيان أرجوا إتباع الآتي:

عزيزي سائق السيارة، بين يديك عدد من السلوكات التي قد تصدر أثناء قيادة السيارات على الطرقات لذا، أرجوا منك أن تضع إشارة (   ) في الجانب الأيمن على الاختيار الذي يناسبك للخطأ الذي ترى أنه ينطبق عليك، وذلك لكل فقرة من فقرات الاستبيان، وفي نفس الوقت ضع إشارة (   ) في الجانب الأيسر على الاختيار الذي يناسبك، وذلك لتوضح مدى انزعاجك من هذا الخطأ.

غالباً	أحياناً	نادراً	لا يوجد	الفقرة	مزعج جداً	مزعج	قليل الإزعاج	غير مزعج
				1/ترك مسافة غير كافيه أثناء السير				
				2/عدم ترك مسافة كبيرة بين السيارات أثناء سيرها خصوصاً الشاحنات				
				3/استعمال المنبه بطريقة مزعجة عند تجاوز سيارة أخرى				
				4/استعمال المنبه عند المدارس والمستشفيات والمساجد				
				5/استعمال المنبه بطريقه مزعجه عند توقف المرور				
				6/السير في وسط الطريق وعدم استعمال مسار واحد				
				7/تغيير المسار بطريقه مفاجئه وبسرعة				
				8/تجاوز السيارة بسرعة ثم تخفيف السرعة أمامها				
				9/اللف من اليسار إلى أقصى اليمين أو العكس				
				10/الخروج من المسار المسموح به وإيجاد عدة مسارات تعرقل الحركة المرورية				

				11/السير بطريقه حلزونية داخل المدينة				
				12/إعطاء الإشارة وتغيير المسار على الفور دون التأكد من خلو الطريق				
				13/تغيير المسار دون استعمال الإشارة				
				14/استعمال إشارة لليمين واللف لليسار أو العكس				
				15/استعمال النور العالي				
				16/عدم التأكد من سلامة المصابيح الأمامية والخلفية وقبل السير				
				17/السرعة العالية والتهور				
				18/السير ببطء شديد في الطريق ذو الاتجاهين				
				19/السير بسرعة عند المدارس أثناء دخول وخروج الطلاب				
				20/الشتم والسباب				
				21/الصياح والجدال عند وقوع الحوادث				
				22/التوقف في وسط الطريق للتحدث مع سائق آخر				
				23/التقدم ببطء بمقدمة السيارة لإجبار السيارات القادمة على الوقوف لتمكينه للف لليسار أو العكس				
				24/تجاوز السيارة الأخرى دون التأكد من خلو الطريق داخل المدينة				

				25/الوقوف في الطريق لمشاهدة حادث ما				
				26/الوقوف في الطريق للتحميل أو التنزيل				
				27/الخروج من الموقف دون التأكد من خلو الطريق				
				28/الخروج إلى الطريق الرئيسي دون التأكد من خلوه				
				29/عدم تغطية السيارة المحملة بالأتربة				
				30/عدم ربط أو حزم الأمتعة				
				31/التفحيط				
				32/الوقوف بطريقة غير صحيحة وفي المكان غير المناسب مثلاً(الوقوف المزدوج/الوقوف خلف سيارة أخرى)				
				33/القيادة من قبل صغار السن				
				34/تجاوز الإشارة الحمراء				
				35/النزول والصعود من السيارة من الجانب الأيسر دون التأكد من خلو الطريق				

مقياس البروفيل الشخصي لقياس سمات الشخصية

للإجابة على الاستبيان أرجوا إتباع الآتي:

1/ أقرأ كل مجموعة بدقة، ثم أنظر أي من العبارات تنطبق عليك أكثر من غيرها، ثم ضع إشارة (   )، أمام العبارة.

2/ أقرأ كل مجموعة بدقة ثم انظر أي من العبارات تنطبق عليك أقل من غيرها، ثم ضع إشارة (   )، أمام العبارة.

ت	العبارة	أكثر	أقل
1	يمكنني أن اختلط اجتماعياً بطريقة سليمة		
	ينقصني الشعور بالثقة بالنفس		
	أعتني بأي عمل أقوم به		
	أنا عاطفي إلى حد ما		
2	أميل إلى أن أكون مع غيري من الناس		
	أنا متحرر من أنواع القلق والتوتر		
	أنا إنسان لا يعتمد علي		
	أخذ زمام القيادة في المواقف الاجتماعية		
3	أنا ملتزم بطريقة عصبية ومتقلبة		
	لي تأثير كبير على الآخرين		
	لا أحب الاجتماعات		
	أنا مثابر ومستقر في العمل		
4	من السهل علي تكوين معارف جدد		
	لا استطيع الاستمرار في أداء نفس العمل لفترة طويلة		
	يمكن للآخرين أن يؤثروا علي بسهولة		
	أحافظ على ضبط نفسي في المواقف التي أتعرض فيها لتقييد أو مضايقه		
5	أنا قادر على اتخاذ القرارات الهامة دون مساعده		
	لا اختلط بسهوله مع الأشخاص الجدد		
	أميل إلى التوتر وأعصابي مشدودة		
	مستمر في العمل رغم الصعوبات		

6	لا اهتم كثيراً بالاختلاط الاجتماعي مع الناس		
	لا أخذ المسئوليات مأخذ الجد		
	أنا ثابت و مطمئن البال في جميع أحوالي		
	أنا آخذ زمام القيادة في ألوان النشاط الاجتماعي		
7	أنا شخص يمكن أن يعتمد عليه		
	من السهل أن استثار عند وقوع الأخطاء		
	أنا لست متأكداَ من آرائي		
	أفضل أن أكون قريباَ من الآخرين		
8	أجد سهوله في التأثير على الآخرين		
	أنهي العمل عند مواجهة أي عقبة أو صعوبة		
	أحد من علاقاتي الاجتماعية واختار القليل منها		
	أميل إلى أن أكون شخصاَ عصبياَ		
9	لا أبادر بتكوين صداقات		
	أقوم بدور فعال في الأمور الجماعية		
	أستمر في الأعمال الروتينية حتى انتهي منها		
	لست متوازناَ من الناحية الانفعالية		
10	أنا أثق في علاقتي بالآخرين		
	يسهل علي أن أشعر بأن مشاعري جرحت		
	لي عادات جيدة في العمل		
	أفضل أن احتفظ بعدد محدود من الأصدقاء		
11	من السهل إغضابي وإثارة سخطي		
	أنا قادر على معالجة أي موقف من المواقف		
	لا أحب التحدث مع الغرباء		
	أعتني بأي عمل أقوم به		
12	أفضل ألا أجادل الآخرين		
	لا أستطيع أن أسير حسب جدول ثابت		
	أنا شخص هادئ ولا يمكن إثارتي		
	أميل إلى أن أكون اجتماعياَ للغاية		
13	أنا متحرر من القلق والحذر		
	ينقصني الشعور بالمسئولية		
	لا اهتم بالاختلاط بالجنس الآخر		
	أنا ماهر في التعامل مع الآخرين وتوجيههم		

		من السهل علي أن اشعر بصداقة الآخرين	14
		أفضل أن يقوم غيري بقيادة النشاط الاجتماعي	
		أنا قلق بطبيعتي	
		أواصل العمل رغم ما يواجهني من صعوبة	
		أنا قادر على أن اجعل الآخرين يغيرون آرائهم	15
		لا أميل للاشتراك في النشاط الجماعي	
		أنا شخص عصبي نوعاً ما	
		أنا مثابر جداً في أي عمل أقوم به	
		أنا هادئ ومتمهل في تصرفاتي	16
		لا أستطيع الاستمرار في العمل الذي أقوم به	
		أستمتع بوجود كثيراً من الناس حولي	
		لست واثقاً من قدراتي	
		يمكن الاعتماد علي تماماً	17
		لا أهتم بصحبة معظم الناس	
		أجد من الصعب علي أن التمس الراحة والاستجمام	
		أقوم بدور فعال في المناقشة الجماعية	
		لا استسلم بسهولة عند مواجهة المشكلات	18
		أميل إلى أن أكون عصبياً نوعاً ما في تصرفاتي	
		ينقصني الاعتماد على نفسي	
		أفضل أن أقضي وقتي في صحبة الآخرين	

مقياس التفكير الإيجابي

للإجابة على الاستبيان أتبع الآتي:

في ما يلي مجموعة من العبارات التي تصف بعض أساليبنا في التفكير، كل عبارة لها خمس استجابات، أجب على الفقرة التي ترى أنها تنطبق عليك، بأن تضع إشارة ( ) أمام الخانة المناسبة، وتذكر أنه لا توجد إجابة صحيحة أو خاطئة، فما توافق عليه من عبارات قد لا يوافق عليه الآخرون، والعكس صحيح، لذا، أرجوا أن تعكس إجاباتك طريقة تفكيرك.

ت	العبارة	أوافق تماماً	أوافق	إلى حد ما	لا أوافق	أعترض تماماً
1	أعتقد أن الغد أفضل من اليوم					
2	أملي كبير في المستقبل					
3	اشعر بالطمأنينة عندما أتصور ما ستكون عليه حياتي بعد 10 أعوام					
4	أعتقد أن أموري تسير دائماً إلى الأحسن					
5	ببعض الجهد سأجعل من المستقبل أفضل من الحاضر					
6	أستطيع بسهولة أن أغير في أفكار الآخرين نحوي					
7	بإمكان الإنسان أن يوقف نفسه عن الاستمرار في الغضب					
8	نادراً ما أتصرف باندفاع ودون حساب للعواقب					
9	إذا فشلت مره فسأنجح في المرة القادمة					
10	أميل للقول السائد بأن اختلاف الرأي لا يفسد للود قضية					
11	لا أفكر كثيراً في الأشياء المؤلمة التي حدثت وانتهت					
12	اعتقد أن ما مر بي من تجارب مؤلمة علمني الصبر والحكمة					

13	التفكير في الأمور الماضية أسوء من الأمور ذاتها					
14	تصرفاتي مع الناس تتسم بالحكمة والتفهم					
15	حياتي مهمة حتى ولو لم أحقق كل ما كنت اطمح إليه					
16	لا يزعجني أن يجدني البعض قليل (أو قليلة) الجاذبية					
17	أنجزت وسأنجز كثيراً من الأشياء القيمة					
18	عادةً ما أتقبل نفسي حتى لو تعرضت لنقد الآخرين					
19	في العمل عادةً ما يطلب مني أداء الأعمال القيادية والتي تتطلب الشرح والتوجيه					
20	عندما تواجهني مشكلة ما أفضل أن أواجهها و أحاول أن أجد لها الحل					
21	توجد لدي دائماً أكثر من طريقة لانجاز الأمور					
22	لا أتصرف إلا بعد تفكير وتأمل في العواقب					
23	أتصرف بما هو مناسب حتى وان لم تكن النتيجة جيدة					
24	أحب الأعمال إلي تلك التي: الأعمال الواضحة والمألوفة					
25	لا يتحقق النجاح في الحياة عموماً إلا بالمثابرة والجهد الشخصي حتى إذا لم نحقق ما نريد فوراً					
26	عادةً ما أسير وفق القول السائد" أننا جميعاً مسئولون لانجاز العمل وإكماله					
27	عندما تواجهني مشكلة ما أفضل أن أواجهها وأحاول أن أجد لها الحل					

28	اعتقد أنني يقظ تماماً لحقوقي و واجباتي						
29	من حقي أن أفكر في مصلحتي الخاصة						
30	ليس بالضرورة أن انجح في كل ما افعله						